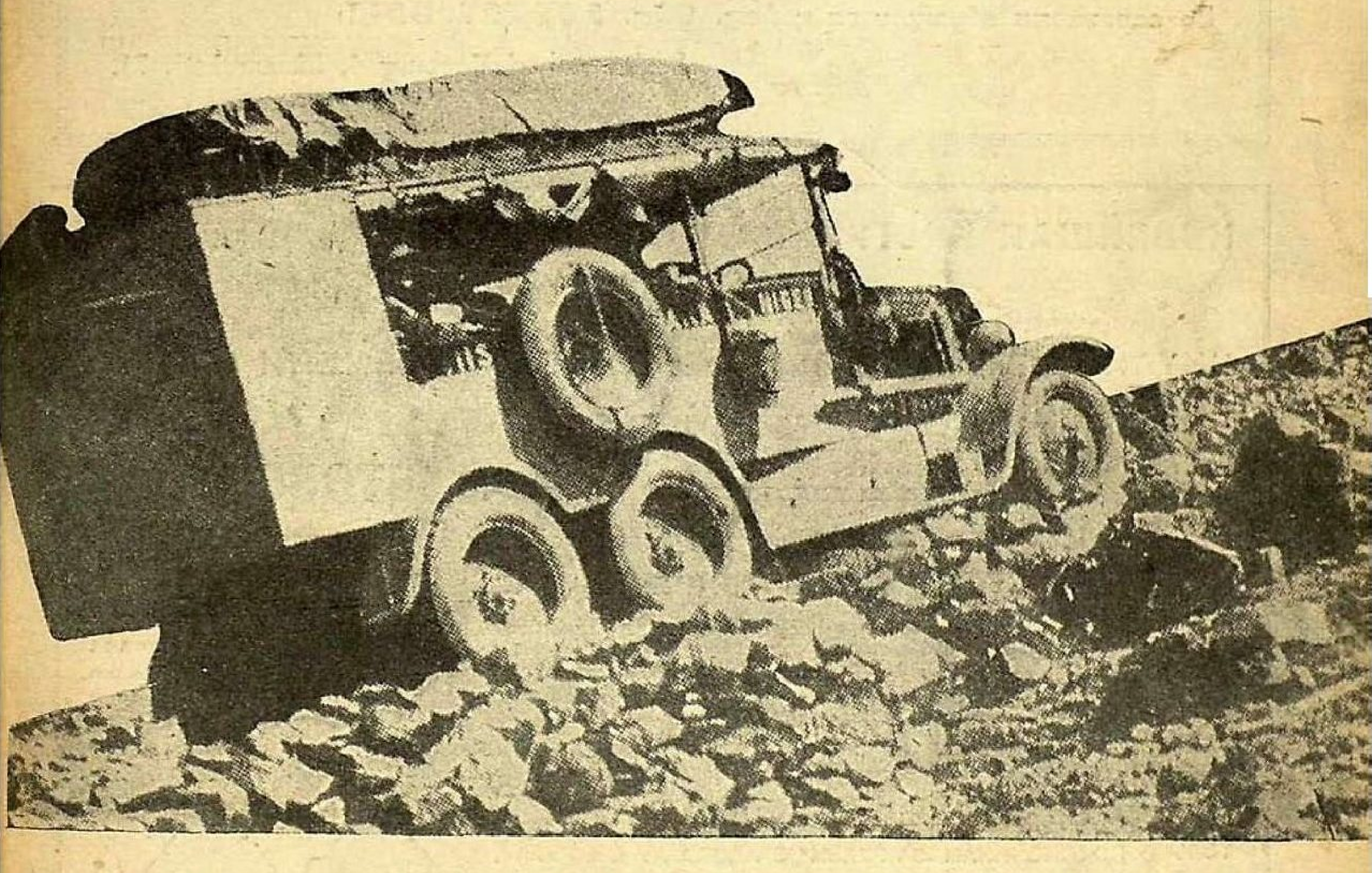
ЗА РУЛЕМ

19
1929

КАЖДЫЙ АВТОДОРОВЕЦ ДОЛЖЕН УЧАСТВОВАТЬ в СОЗДАНИИ ФОНДА ОБОРОНЫ им. АВТОДОРА для ПОСТРОЙКИ ШЕСТИКОЛЕСНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ!



ШЕСТИКОЛЕСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЛЕГКО ПРОХОДИТ ПО ТРУДНОЙ ГОРИСТОЙ ДОРОГЕ

Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК"

ПОЛНАЯ НАДЕЖНОСТЬ

при ночных поездках, несмотря на большую скорость, достигается только тогда, когда дорога на большом протяжении хорошо освещена. Сильный сноп света на шоссе, хорошее рассеивание света при поворотах и удобное затемнение при городской езде — вот главные достоинства ОСВЕЩЕНИЯ БОШ



За справками обращаться к Акц. Общ. РОБЕРТ БОШ

Berlin—Charlottenburg 4, Bismarckstr. 71.

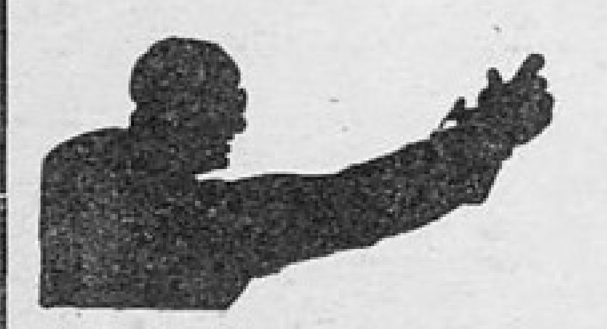
НОВЕЙШАЯ ИНСТРУКЦИЯ ФОРДА

ПО УХОДУ И УПРАВЛЕНИЮ НОВОЙ МОДЕЛЬЮ „А“.
ВПЕРВЫЕ НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ

ЧИТАЙТЕ В ВЫХОДЯЩЕЙ В СКОРОМ ВРЕМЕНИ В СВЕТ

СПРАВОЧНОЙ КНИГЕ АВТОДОРОВЦА

В книге принимают участие виднейшие специалисты



ГЛАВНЕЙШИЕ ОТДЕЛЫ КНИГИ:

Основы дорожного дела
Устройство и уход за машиной „Форд А“
Спецификация автомашин
Автошины и уход за ними
Автосани; Аэросани
Глиссер; Велосипед
Современная мото-лодка
Профтехническое образование
Справочный и официальный материалы

В книге 240 страниц, снабженных иллюстрациями

В ВИДУ ОГРАНИЧЕННОГО ТИРАЖА КНИГА БУДЕТ РАЗОСЛАНА ТОЛЬКО ПОДПИСЧИКАМ „ЗА РУЛЕМ“ ЗА ДОПЛАТУ В 2 РУБЛЯ.

ЖУРНАЛ „ЗА РУЛЕМ“ С 1 ОКТЯБРЯ ДО КОНЦА ГОДА ВМЕСТЕ СО „СПРАВОЧНОЙ КНИГОЙ АВТОДОРОВЦА“ — 3 РУБ. 30 КОП.

ПОДПИСКУ АДРЕСУЙТЕ: МОСКВА 6, СТРАСТНОЙ БУЛЬВАР, 11, „ОГОНЕК“

Выписка заграничных товаров производится на основании правил о монополии внешней торговли

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Превента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11
Телефон 3-31-91
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4 р. 50 к., на 9 м. — 3 р. 80 к., на 8 м. — 3 р. 50 к., на 6 м. — 2 р. 50 к., на 3 м. — 1 р. 30 к., на 1 м. — 50 к. За границу: на 12 м. — 2 дол. 50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 19 (28) СЕНТЯБРЬ 1929

Содержание

А. ВЕРХОВСКИЙ

ПОЧЕМУ РЕДАКЦИЯ „ЗА РУЛЕМ" СОБИРАЕТ СРЕДСТВА НА ШЕСТИКОЛЕСНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Важность моторизации в деле обороны страны ныне общепризнана так же, как и значение броневых сил для победы в бою. Создание автомобильного и тракторного заводов образуют прекрасную базу, на которой мы сможем развернуть, в случае нападения на нас, наши автомобильные, броневые и тракторные части. Но одна сторона этого дела еще нуждается в изучении и разработке — это вопрос о вездеходном автомобиле.

Есть целый ряд задач, которые не в состоянии разрешить ни танк, ни обычная машина. Что же это за задачи? Танк может вести бой на местности вне дорог и только глубокие реки и крутые под'емы его останавливают. Но выполнять перевозки по местности танк не может,— это дело автомобиля. Со своей стороны, автомобиль прекрасно перевозит войска и грузы, но только по исправным дорогам. Таким образом все работы, связанные с транспортировкой войск и грузов вне дорог или по плохим дорогам, могут быть лишь с очень большими трудностями выполнены теми образцами машин, которые будут построены на средства широких масс подписчиков (танк газеты „Правды" или автомобиль журнала „Чудак").

Что же могут потребовать перевозки войск и военных грузов вне дорог или по плохим дорогам?

Вспомните, читатель, много ли вы видали в нашем Союзе хороших дорог. Пока и (увы!) на ближайшие годы пятилетки шоссированные и даже только исправленные дороги будут у нас редким явлением. Правда фордовские машины, как показал недавно успешно проведенный северный пробег в Архангельск, способны преодолевать очень плохие дороги. Это показывает, что выбранный нами тип машин для Нижегородского завода верен. Но качество этих машин далеко не позволяет успешно и надежно, т.-е. в срок, выполнять некоторые из военных заданий.

Мы имеем ряд опытов, подтверждающих это мнение. Так, например, в 1918 г. англичане приняли решение поддержать русских и армянских белогвардейцев в Баку и главное — удержать за собой и не дать захватить немцам нефтяные промысла. Для этого английский генерал Денстервиль перевез из Багдада в Баку 39-ю пехотную бригаду в 1.000 человек с двумя горными батареями на 500 „Фордах". Хотя перевозка и была выполнена, но она *представила огромные трудности: путь длиной* около 600 *км*, который автомобиль должен пройти в 5—7 дней, занял

свыше $1^1/_2$ месяцев потому, что „Форды“ портились, не выдерживая движения по очень плохим дорогам Персии, и едва половина их могла беспрерывно работать. Ни о каких сроках в маршруте нельзя было и говорить. Таким образом, если автомобиль и дал возможность выполнить эту операцию, то неприспособленность обычной машины для движения по плохим дорогам задержала операцию на долгий срок. Массовые же военные перевозки должны итти в то время и по той дороге, которая требуется с оперативной точки зрения, не считаясь ни с какой погодой. Для этого, как видно, даже фордовские машины плохо приспособлены. Между тем подвижность автомобиля желательно использовать для быстрых и массовых перевозок войск в целом ряде случаев, как-то в обход неприятельского фланга, для развития прорыва и захвата тыловых сообщений и т. п., а такие перевозки требуют от автомобиля способности быстро двигаться по плохим дорогам и вовсе без дорог.

Необходимо учесть также, что хорошие дороги очень часто, как это было во время войны на западном фронте, будут разрушаться артиллерией и авиацией противника; можно предположить и специальное заражение их отравляющими веществами; все это заставит свернуть с дороги и итти прямо по полю. Именно это и толкнуло во время мировой войны, происходившей на театре военных действий с прекрасными дорогами, строить автомобили на гусеничном ходу, таком же как у танка, чтобы на них можно было проходить без дороги те районы, где артиллерия и авиация делала движение по шоссе невозможным.

Целый ряд очень крупных заданий выдвигает служба разведки, охранения и связи как в обычных войсковых частях, так особенно в моторизованных частях для борьбы с моторизованными частями противника и отражения нападения быстроходных танков.

Если вы ведете колонну войск по хорошей дороге на автомобилях, то охраняющие части, разведчики и связные этой колонны, пулеметы и пушки, защищающие эту колонну от нападения авиации, должны будут итти по боковым путям и даже без дорог, чтобы быть на нужном месте и во-время.

Не менее важно ходить без дорог в борьбе с моторизованными частями английского типа; они способны проходить по всякой местности со скоростью 15—20 *км* в час; следовательно разведка, охранение и связь наших стрелковых и конных дивизий не могут довольствоваться всадником и пехотинцем для выполнения заданий своевременного раскрытия противника и оповещения своих войск о его приближении. Здесь нужен автомобиль, способный доставлять разведчика, связиста и т. п. по любой местности и без дорог, то-есть так же как предполагает двигаться наш моторизованный противник.

Но это не все; увеличение количества тракторов позволяет поставить некоторые артиллерийские части на тракторную тягу и сделать их вдвое и втрое более подвижными, чем артиллерия, перевозимая на конях.

Командный состав этой артиллерии, разведчики и служба связи должны ходить по дорогам и без дорог, но с большей скоростью чем трактор и, следовательно, здесь опять нужен быстроходный автомобиль повышенной проходимости.

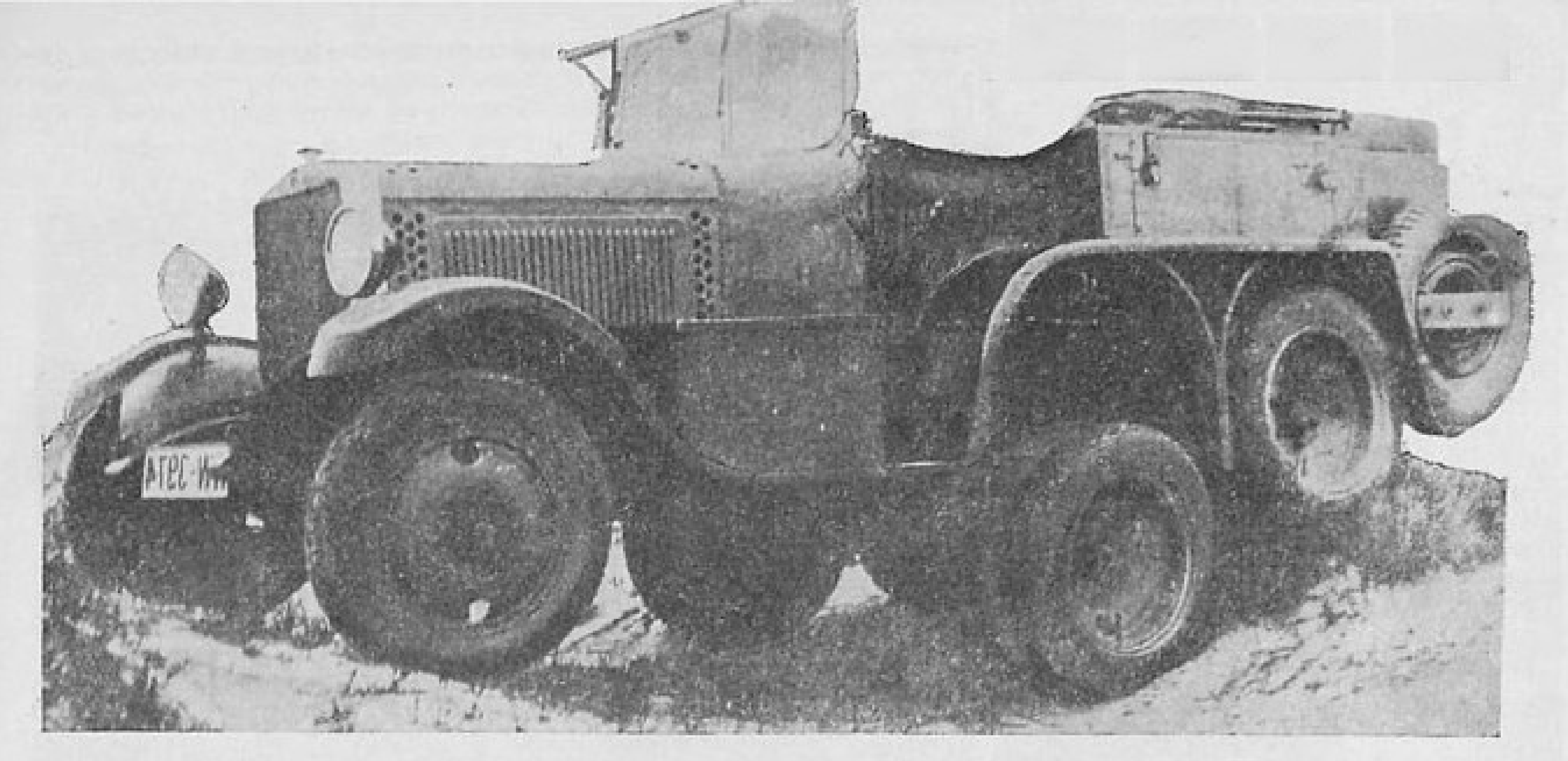
Я перечислил лишь несколько заданий, где совершенно необходим вездеходный автомобиль. Таких заданий наберется очень много и в службе авиации, и в службе химической. Англия и Франция применяют эти автомобили, заменяя ими тяжелые и малоповоротливые повозки пехоты и конницы, придавая этим старым родам войск новую подвижность. Автомобиль облегчает пехотинца и всадника от тяжелого груза, позволяет быстро доставить ему в нужное место пулеметы, патроны, подкрепления и опять для этого нужен автомобиль, способный проходить без дорог.

Технически эта задача почти разрешена. Сначала было испробовано предложение фирмы „Ситроен“, заменившей задние колеса автомобиля резиновой гусеничной лентой. Такая конструкция автомобиля разрешила многие задачи, но она была недостаточно прочна. Более удачными были предложения фирмы „Рено“ и в особенности целого ряда английских фирм („Торникрофт“) — они предложили шестиколесный автомобиль с четырьмя ведущими колесами. Такой автомобиль на испытании прошел по вспаханному полю после дождя вполне успешно, лишь уменьшив груз с 3 до 2 *т* и скорость с 40 до 25 *км*. Именно этот тип вводится сейчас в английской армии. Даже английская армия в Индии, долгое время сомневавшаяся в пользе шестиколесного автомобиля на малокультурных дорогах Индии,—и та сейчас переходит к этому типу машин, заменяя ими бесконечные конские обозы.

Мне кажется, что этот автомобиль мог бы быть полезен и у нас прежде всего для перевозок по заданиям крупного сельского хозяйства, торговли, промышленности и кооперации в тех районах, где в ближайшее время нельзя соорудить хороших дорог. Там, как показал опыт применения автомобиля в английских колониях, выгоднее применять более дорогой шестиколесный автомобиль (он стоит на 10% дороже четырехколесного), ибо стоимость его ремонта оказывается гораздо дешевле и окупает перерасход при покупке. Но еще большее значение имеет этот автомобиль для разрешения всех военных задач, которые мы указывали выше. Если основная масса перевозок на войне может пойти по хорошим дорогам, во всех упомянутых случаях обычный автомобиль не разрешит боевых задач или разрешит их не в срок и ненадежно. Поэтому в дополнение к автомобилю обычного типа и танку необходим шестиколесный автомобиль повышенной проходимости. Без него в целом ряде случаев моторизация армии не даст всего того, что мы вправе от этой работы ждать.

Журнал „За Рулем“ делает первый шаг в этом направлении, обращая внимание советской общественности на значение шестиколесного автомобиля как для военных, так и для гражданских целей. Мы надеемся, что дело это встретит полное сочувствие всей советской общественности.

А. Верховский



Шестиколесный вездеходный автомобиль „Хорьх", выпущенный в Германии

СОЗДАДИМ ФОНД ОБОРОНЫ АВТОДОРА!

Последние события на китайской границе вызвали в нашей стране единодушный взрыв негодования против воинствующих империалистов и выявили готовность трудящихся масс, не останавливаясь ни перед какими жертвами, стать на оборону пролетарского государства. Одним из ярких проявлений этих настроений явилась широкая волна вызовов и отчислений в фонд обороны, в результате чего Красная армия получит много новых самолетов, танков и броневиков.

Общество Автодор борется за автомобилизацию советского государства и одновременно содействует моторизации Красной армии. В ответ на военную угрозу автодоровская общественность должна дать Красной армии несколько шестиколесных трехосных машин, особенно ценных в нашей стране векового бездорожья.

Почин редакции «За Рулем», открывшей сбор средств в фонд обороны им. Автодора на постройку шестиколесных машин, надо всячески приветствовать и поддерживать всем без исключения членам Автодора.

Красная армия, охраняющая наши границы, дающая возможность развернуть невиданным темпом хозяйственное строительство, в том числе и автомобилизацию страны, должна получить от автодоровской общественности несколько, столь необходимых ей, шестиколесных машин.

Все трудящиеся, активно участвующие в работе Автодора, должны также энергично участвовать в постройке авто-отряда шестиколесных машин имени Автодора.

А. М. Лежава

ВНОСЯТ В ФОНД ПОСТРОЙКИ ШЕСТИКОЛЕСНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ:

А. М. Лежава—20 р. **В. В. Осинский**—20 р. **В. Ф. Дмитриев** — 20 р. **Д. М. Соловей**—20 р. **и вызывают всех членов президиума и Совета, а также членов призидиумов областных, окружных и районных отделений общества.**

Вносят: **А. И. Верховский**—75 р. **З. Леонов**—10 р. **Н. З. Беляев**—10 р. **М. С. Лучанский**—10 р. **Коллектив связи**—10 р. **Бюро ячейки при центр. правл. МСПО**—25 р.

Сотрудники Московского отделения Автодора—1% месячного жалованья.

Взносы следует переводить в адрес редакции (Москва 6, Страстной бульвар, 11), **„Фонд обороны имени Автодора"**.



„Мост разрушен, проехать надо“. Фото И. Кривец (Бобруйск). Премир. на автодор. фотоконкурсе по I кат.

Ф. ЛАВРОВ

КАК БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ НАШЕ ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Дорожное дело должно занять в общей системе народного хозяйства такое место, которое отвечало бы интересам промышленности и сельского хозяйства. Между тем развитие сельского хозяйства и промышленности идет быстрыми шагами вперед, а дорожное строительство пока держится на прежнем уровне.

Партия и правительство за последнее время сделали многое для усиления дорожного строительства. На основе закона от 28 ноября 1928 г. реорганизовано управление дорожным хозяйством и проведено в жизнь несколько законодательных актов, способствующих быстрому улучшению дорожного хозяйства. В особенности надо приветствовать закон об обязательной трудовой дорожной повинности и создание специальных денежных дорожных фондов из потонного сбора. Даны также директивные указания местным органам о необходимости усиления ассигнований по местному бюджету на дорожное дело. Учитывая все это, надо теперь же от теоретических рассуждений перейти к практическому осуществлению намеченных правительством мероприятий в области дорожного хозяйства.

На 1929/30 г. контрольными цифрами РСФСР предусматривается капитальных вложений в дорожное строительство 198 млн. руб., из которых около 60 млн. отпускается по союзному бюджету на дороги государственного значения, 60 млн. предполагается отпустить из дорожных фондов, 20 млн. намечается к отпуску по местному бюджету, промышленность ассигновывает 7 млн., обязательное трудовое участие населения даст в переводе на деньги 46 млн.; остальная сумма складывается из бесплатного отпуска леса и других материалов, дополнительного самообложения и пр. Указанные средства далеко не покрывают той огромнейшей нужды, которая имеется в дорожном деле. Следует все же признать, что отпускаемая сумма значительно больше той, которая расходовалась в 1928/29 г. когда на дорожное дело было отпущено всего по РСФСР около 75 млн. руб. Таким образом капитальные вложения на дорожное хозяйство начинают значительно увеличиваться, в связи с чем необходимо принять соответствующие меры к правильному и рациональному их использованию. В этих целях Главдортрансом даются самые жесткие указания местам о разработке мероприятий, способствующих улучшению качества дорожных работ и снижению их стоимости.

Дорожное строительство в первую очередь должно быть направлено на улучшение существующих дорог и на постройку новых, где это вызывается экономической необходимостью. Особенное внимание должно быть уделено строительству дорог, обслуживающих совхозы, колхозы, сахарную промышленность и пр.

Общая протяженность шоссейных и грунтовых дорог РСФСР составляет около 1,25 млн. *км*, из которых технически улучшенных — 41,6 т. *км*, или 3,3%. Остальная сеть представляет собою простую, часто не всегда проезжую грунтовую

дорогу. Вот почему основным вопросом в деле дорожного строительства является скорейшее улучшение грунтовой дорожной сети.

Именно в этом направлении, на первых порах, и будет разрешаться дорожная проблема. Перейти сразу на строительство дорог с каменной одеждой почти невозможно из-за недостатка средств, ибо стоимость шоссе, сделанного по типу „макадам", обходится около 25 тыс. руб. за 1 *км*, а 1 *км* улучшенной грунтовой дороги будет стоить от 500 до 1000 руб.

Успех строительства низовой сети дорог будет зависеть от того, как скоро нам удастся развернуть промышленность по изготовлению дорожных машин. В данное время, несмотря на постановление правительства, поручившего ВСНХ РСФСР приступить к проработке вопроса о развертывании дорожной промышленности, с дорожным оборудованием дело обстоит чрезвычайно плохо. Потребного количества дорожных машин в 1929/30 г. получить не удастся.

Для одного Главдортранса и лишь для дорог государственного и частично местного значения на 1929/30 г. требуется машин на 7 млн. руб., заказ на которые промышленность до сих пор полностью принять не может, вследствие перегруженности выполнением заказов по другим отраслям хозяйства. Поэтому необходимо добиваться организации специальных заводов и создания отдельной промышленности по обслуживанию дорожного хозяйства. Возможность создания такой отрасли промышленности имеется, ибо по пятилетнему плану предусматриваются затраты на дорожные машины в размере около 50 млн. руб.

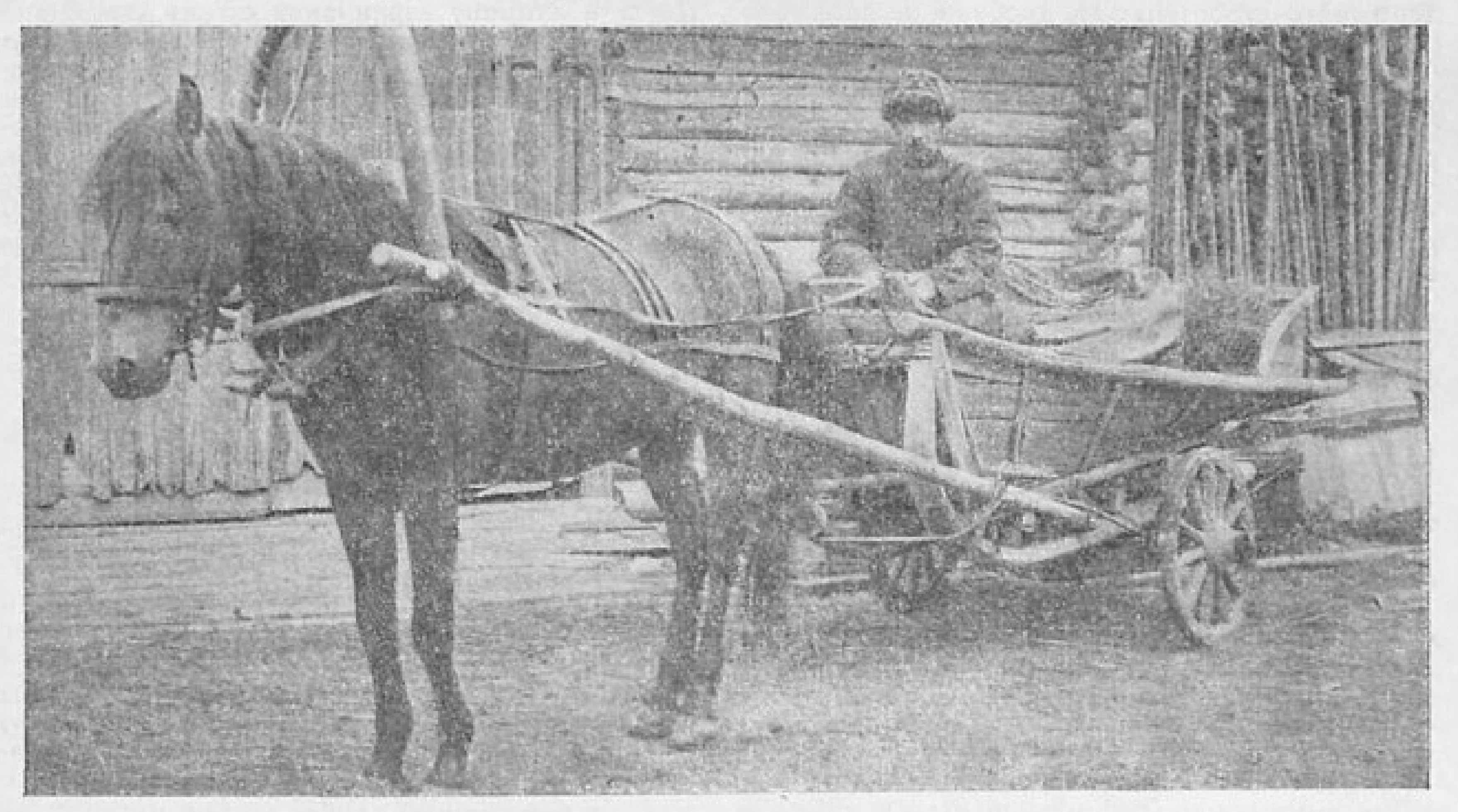
На ряду с этим чрезвычайно остро будет стоять вопрос о дорожных технических кадрах. Даже в данное время при незначительной строительной программе ощущается острый недостаток в квалифицированном техническом персонале. Об этом можно судить по тому, что для удовлетворения потребности 1929/30 г. необходимо будет добавить к имеющемуся сейчас персоналу 331 инженера, 551 техника, 1525 дорожных мастеров, 330 машинистов и 325 трактористов-дорожников.

Для покрытия этой потребности необходимо широко развернуть подготовку технических работников путем открытия учебных заведений специального типа и усиленно вести переподготовку низшего персонала в высшие категории. Чрезвычайно неудовлетворительно будет обстоять дело с высшим техническим персоналом, не только в 1929/30 г., но и в последующие годы.

Выпуск из вузов и втузов в 1930 г. даст инженеров по дорожной специальности 135 чел., при чем из этого количества на работы по РСФСР может быть направлено 90 человек. Таким образом, потребность будущего года в высшем техническом персонале далеко не покрывается.

Переходя к дорогам местного значения, следует отметить колоссальнейшее значение этого дорожного строительства для данного момента. В настоящее время культурный под'ем деревни чувствуется во всем. Прежде всего перестраивается сельское хозяйство на новый лад, строятся советские земельные фабрики (совхозы), организуются колхозы, создаются машинно-тракторные станции и т. д. На основе социалистического переустройства деревни коренным образом ломается весь ее жизненный уклад. Применение трактора в сельском хозяйстве и появление автомобиля на селе, вызывает резкое изменение окружающей обстановки.

В связи со всем этим огромнейшее значение получает Автодор. Путем создания широкой сети автодоровских организаций и мобилизации вокруг них советской общественности можно добиться нужных результатов в дорожном деле, которых ждет все наше хозяйство.



„Местами на колесах, а по грязи на санях" (почтовая повозка в Белозерье в распутицу)

Фото В. Кичагова. Премир. на автод. фотоконкурсе по II кат.

Автодоровские организации должны быть на селе главными проводниками закона об обязательной дорожной повинности. Трудовое участие населения по строительству дорог низовой сети в 1929/30 г. будет проводиться впервые. Закон издан правительством РСФСР 1 апреля текущего года и мог бы быть применен в настоящем строительном сезоне; однако, вследствие неподготовленности мест использовать в настоящем году этот закон почти не удалось.

В 1929/30 г. в порядке трудовой дорожной повинности предполагается построить дорог на сумму 46 млн. руб. — это весьма солидный вклад в дело дорожного строительства. Но, прежде чем приступить к использованию труда населения, требуется провести целый ряд подготовительных мероприятий. Так, например, надо создать для руководства этими работами районные дорожные аппараты при риках в лице дорожного техника и дорожного мастера, на которых будет лежать обязанность по организации всех работ, проводимых в порядке трудовой повинности. Помимо этого дорожные работы надо обеспечить необходимым инвентарем: лопатами, тачками, кирками и проч., а также соответствующими материалами потребными для работ.

Дорожное строительство в современных условиях должно опираться, главным образом, на инициативу мест. Последнее законодательство по дорожному делу целиком направлено по этому пути. Согласно закону от 28 ноября 1928 г., заведывание всеми дорогами, не исключая и государственных, передано местным органам в лице областных и окружных дортрансов. Приближение к местам этой чрезвычайно важной отрасли хозяйства, безусловно найдет свое отражение в более быстром развертывании темпа дорожного строительства

Одно из важнейших мероприятий в области дорожного строительства, требующее срочного осуществления, заключается в организации машинно-дорожных отрядов. Если мы признаем, что дорожное дело теснейшим образом связано с сельским хозяйством и последнее начинает развиваться, главным образом, на базе применения трактора, создания тракторных колонн, то ясно, что по такому же пути надо итти и в развитии нашего дорожного хозяйства, организуя местные дорожные отряды, которые могут в деревне об'единить вокруг себя советскую общественность для борьбы с бездорожьем.

Дорожно-машинные отряды будут на первых порах производить работы по улучшению грунтовых дорог. Используя для этих дорог машинно-дорожные отряды, можно очень быстро приспособить их не только для гужевого, но и автомобильного транспорта, а это очень важно в связи с намечаемым развитием автомобильного хозяйства.

При намеченном усилении автомобильного транспорта огромное значение в дорожном деле имеет применение более усовершенствованных типов дорог, в особенности в районах с большой грузонапряженностью и с большим интенсивным движением.

Переход на этих участках на устройство черных дорог оправдывается соображениями экономического характера, несмотря на некоторое повышение стоимости этого типа дорог. Преимущество черных дорог заключается в большей устойчивости, беспыльности и в меньшем расходовании средств на их содержание.

Черные или гудронированные дороги должны в настоящей пятилетке занять видное место в общей дорожной сети. Гудронирование по методу поверхностного и глубокого проникания прежде всего предохраняет шоссе от разрушения, делая его водонепроницаемым и чрезвычайно устойчивым. Шоссе типа „макадам" не гудронированное в сухую погоду быстро разрушается, в особенности когда по нему проходят тяжелые грузовики.

Таким образом, применение метода гудронирования, с одной стороны избавляет нас от лишних расходов по ремонту, а, с другой, делает дороги более удобными для грузового и легкового движения.

По постановлению 5 Всесоюзного с'езда советов дорожная пятилетка должна быть пересмотрена в сторону увеличения об'ема строительства. В соответствии с этим постановлением необходимо более детально подойти к разработке плана дорожного строительства путем привлечения к этому не только дорожных работников, но и всей советской общественности, партийных и профессиональных организаций. Только общими усилиями можно с успехом выполнить эту колоссальной важности работу.

Ф. Лавров

ЭКСПЕДИЦИЯ СИТРОЕНА ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ СССР

Фирмой „Ситроен" подготовляется в 1930 г. большой пробег 6 гусеничных шестицилиндровых автомобилей с каучуково-металлическими лентами новой модели, способных проходить по всяким грунтам и одолевать под'емы от 45 до 50°.

Полная характеристика машин нам пока неизвестна. Порожняком каждый автомобиль весит 2.800 *кг*, в груженом виде—4 тыс. *кг*; ширина хода—1,35 *м*, общая длина—4,8 *м*, ширина кузова с выступающими крыльями—1,7 *м*, высота автомобиля в груженом состоянии—2,1 *м*, высота от земли—0,61 *м*, самая низшая точка—0,3 *м*.

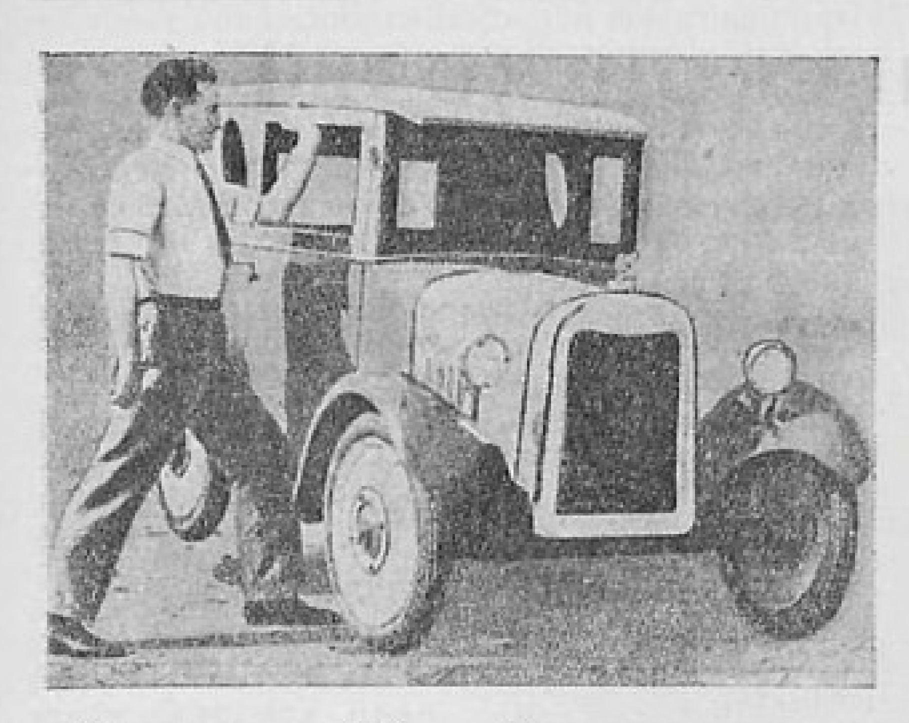
Эти автомобили предназначены для прохода по любому грунту: по песку, по обычным болотам, по весьма неровной кочковатой почве, могут переходить также речки глубиной до 1 *м* и, наконец, итти по глубокому снегу.

Экспедицией намечен маршрут: Тунис—Каир—Тегеран—Бухара—Ташкент—Кульджа—Пекин, по наиболее прямому направлению, не считаясь с качеством дорог на этом пути.

Этот пробег, грандиозный по расстоянию и необычайности установки,—на проходимость по самым невзыскательным дорогам—должен привлечь к себе внимание и наших советских автомобильных кругов. Включение в маршрут следования экспедиции Туркменистана и Казакстана с их песками и бездорожьем делает и для нас намеченный пробег весьма интересным и поучительным.

М. Алексеев

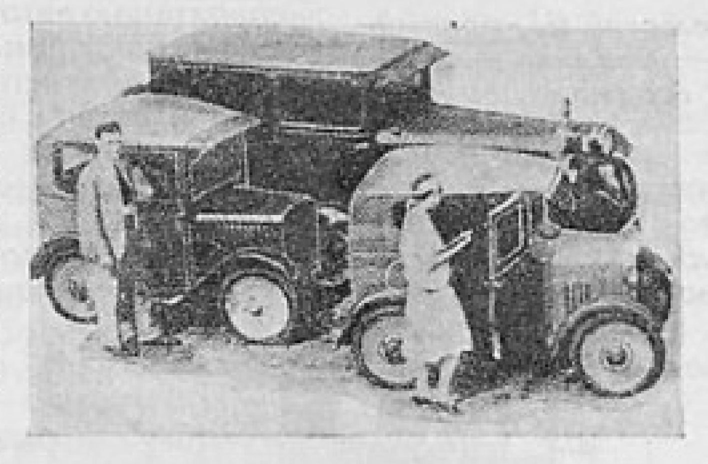
АВТОМОБИЛЬ—МАЛЮТКА („БЕБИ-КАР“)



Конструктор „Беби-кара“ демонстрирует легкость машины, приподнимая ее одной рукой

ИЗВЕСТНО, что в то время как в Европе, главным образом в Англии и Франции, маломощные автомобили малых размеров (так называемые сайкелькары, вуатюретки и т. д.) получают все более и более широкое распространение, Америка таких машин до последнего времени не признавала.

Это можно об'яснить рядом причин экономического характера, в частности ценами на топливо, системой налогового обложения машин и т. д.



Два „Беби-кара“ по длине почти равны одному нормальному автомобилю

Кроме того, малые автомобили европейского типа, представляющие собой уменьшенную и ослабленную модель нормального автомобиля, годны лишь для езды по высококачественным дорогам.

Поэтому представляет большой интерес появление в Америке нового типа малого авто мобиля совершенно оригинальной конструкции.

Этот автомобиль сконструирован и построен в нескольких моделях владельцем аэропланного завода в Гардэн-Сити — Джемсом Мартином и назван последним „Бэби-кар“ (автомобиль-малютка).

Несмотря на то, что этот автомобиль вмещает 2-3 взрослых человека, по своим размерам он меньше всех существующих машин такого типа.

Для сравнения можно указать, что база (расстояние между осью передних и задних колес) у „Бэби-кара“ равна 60 дюймам, в то время как база „Форда А“ равна $103^1/_2$ дюймам.

Вес „Бэби-кара“ равен, примерно, 270 *кг*, так что один человек может, в случае необходимости, свободно приподнять его за край.

Испытания первых выполненных моделей „Бэби-кар“ дали весьма благоприятные результаты, и в настоящее время ведутся переговоры об организации общества для массового производства указанных автомобилей. При этом цена их, по словам изобретателя, не должна превосходить 200 долларов (около 400 руб.).

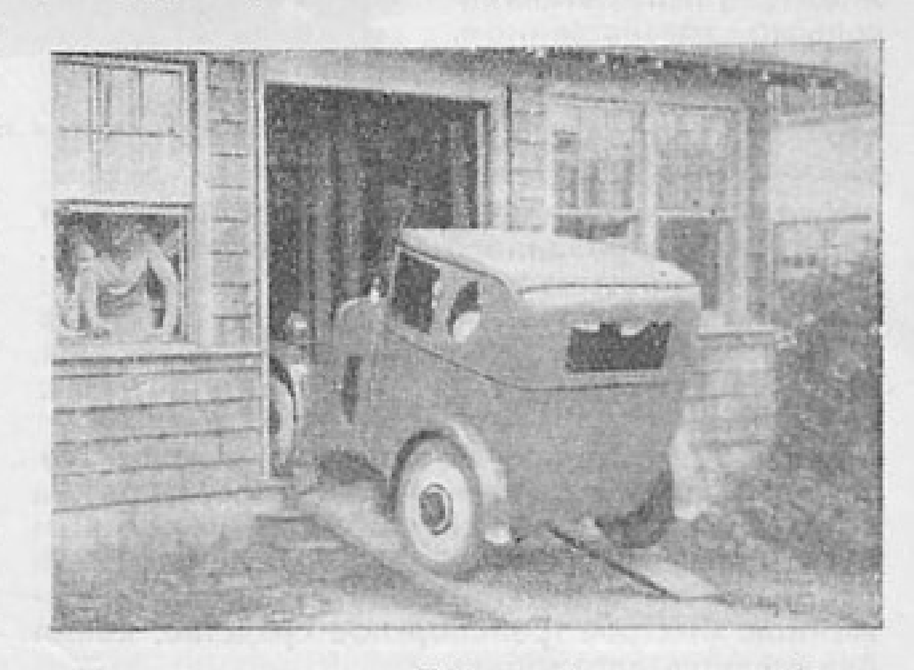
Сам автомобиль имеет ряд оригинальных и интересных особенностей. Так, у автомобиля нет ни рамы, ни осей. Каждое колесо в отдельности, независимо друг от друга, крепится к кузову. Благодаря такой конструкции удары, получаемые во время езды одним из колес, не передаются всему кузову. При езде во время испытаний по чрезвычайно неровной дороге со скоростью около 80 *км* в час пассажиры никаких толчков не ощущали.

Рессоры, являющиеся обычно при езде по скверным дорогам источником поломок, заменены резиновыми амортизаторами, применяющимися для крепления колес у аэропланов. Срок службы такого амортизатора соответствует пробегу автомобиля в 40 тыс. километров, после чего он легко может быть заменен новым. Стоимость нового амортизатора — 80 центов.

Двигатель у „Бэби-кара“ 4-цилиндровый с воздушным охлаждением. Расход топлива, по словам изобретателя, чрезвычайно низок — около 4,5 *л* на 100 *км* пути.

Автомобиль снабжен нормальным оборудованием; стартером, спидометром и т. д.

Интересно заметить, что эти автомобили предполагается рассылать заказчикам в особых ящиках, непропускающих сырости, которые будут служить затем гаражем для автомобиля.



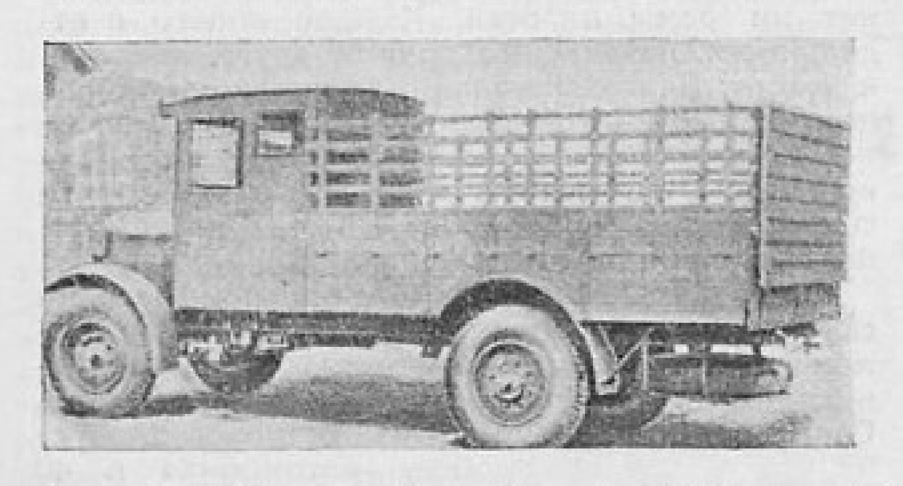
...В крайнем случае „Беби-кар“ может свободно поместиться в прихожей, не особенно стесняя жильцов.

АВТОДОРОВЕЦ! ПРИВЛЕК ЛИ ТЫ НОВЫХ ПОДПИСЧИКОВ К СВОЕМУ ЖУРНАЛУ?

Я. ГОЛЬБЕРГ

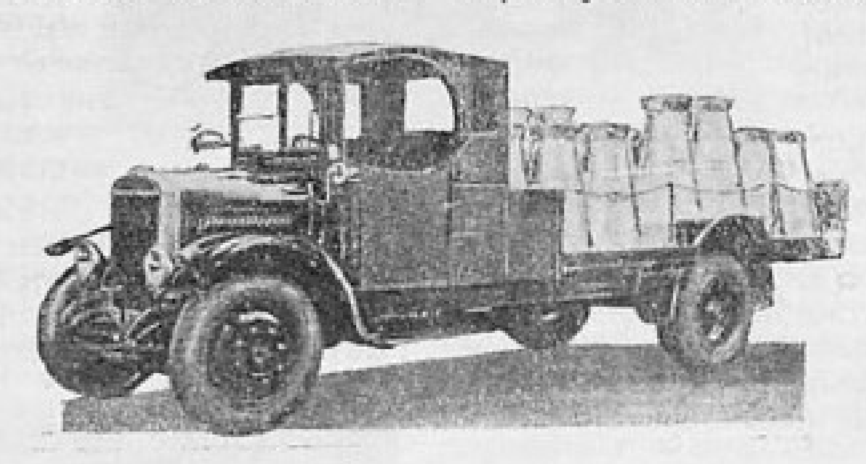
АВТОМОБИЛЬ в СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ

Индустриализация сельского хозяйства требует разрешения целого ряда вопросов механизации отдельных элементов сельскохозяйственного производства и в том числе транспорта в нем применяемого.



Специальный универсальный сельский $1^1/_2$-тонный автомобиль. Задняя стенка — откидная — образует погрузочную сходню

Вполне прав один из ответственных работников Госплана, указывая, что „машинизация", вытесняя лошадь из процесса с.-х. производства, вытесняет ее и из области сельскохозяйственного транспорта, настойчиво требуя автомобиля. Механизировав процесс производства с.-х. продуктов, мы не можем не механизировать процесс передвижения этих продуктов. Скорость передвижения продуктов, а также и людей, участвующих в сельско - хозяйственном производстве, особенно важна именно в силу его территориальной разбросанности".



Автомобиль для перевозки молока

Уже в настоящее время нет ни одной отрасли индустриализированного сельского хозяйства, где бы не ощущалось значение автомобиля. Развертывание только 280 крупных зерновых фабрик потребует 22 тыс тракторов общей мощностью в 600 тыс. лош. сил и $6^1/_2$ тыс. автомашин

Создание совхозов неразрывно связано со строительством сети элеваторов, которая должна будет охватить все районы СССР и главным образом хлебопроизводящие. Но для успешной работы элеваторов понадобится вполне налаженное, быстрое транспортное средство, каким оказывается автомобиль.

На ряду с совхозами не менее настоятельные требования к автомобильному транспорту пред'являют колхозы.

Для выгодной эксплоатации грузового автомобиля в отношении обеспечения его достаточным количеством грузов потребуется об'единение, по крайней мере, около 15—20 хозяйств.

Современная сеть колхозов СССР насчитывает 38 тыс. единиц, об'единяющих 550 тыс. крестьянских хозяйств, иначе говоря, на один колхоз приходится приблизительно около 15 хозяйств, т.-е. как раз такое количество, которое в состоянии обеспечить рентабельность эксплоатации одного грузового автомобиля.

Не следует упускать из виду, что средний размер сельских хозяйств Северной Америки в кукурузных районах, эксплоатирующих грузовые автомобили, составляет для смешанных сельских хозяйств около 85 гектар, для садоводческих хозяйств около 26 гектар, молочных хозяйств около 95 гектар, фруктовых— около 45 гектар и зерновых хозяйств около 96 гектар.

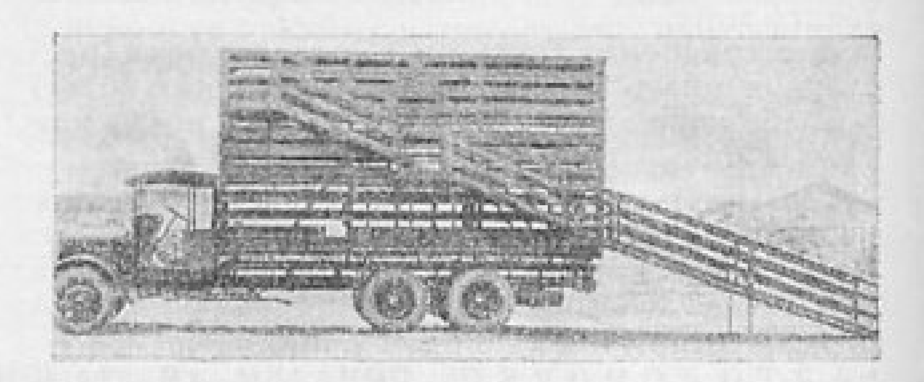
Размеры наших коммун-колхозов на много превышают размеры сельских хозяйств Америки, которые считают для себя рентабельным эксплоатацию автотранспорта и, таким образом, условия для применения автомобиля в нашем сельском хозяйстве должны быть признаны весьма и весьма благоприятными.

Насколько эта точка зрения правильна, об этом лучше всего судить по следующим фактам.

Создание льносовхозов предполагает запроектировку таких заводов, которые могли бы обработать не только льносолому совхозов, но и все льносырье окружного крестьянства, примерно, в радиусе до 25 *км*, а для этого понадобятся транспортные средства в виде автомобилей.

Идея создания молочно-огородных фабрик вокруг крупных населенных центров с первых же шагов выдвинула необходимость полного обеспечения этих совхозов автомобильным транспортом.

Птицеводческие колхозы также указывают на всю важность решения вопроса о продвижении яйца от крестьянского хозяйства до склада. В области промышленного птицеводства мы встречаемся с необходимостью применения специальных типов автомобилей — оборудованных под холодильники.



Двухярусный автомобиль для перевозки скота

Наша страна до сих пор располагала небольшой сетью базисных холодильников в крупных городских центрах или железнодорожных узлах. Между тем яично-птичные товары, и особенно птица, чрезвычайно сильно реагируют на неблагоприятные для них температуры. Для получения яиц и птицы высокого качества необходимо приблизить холод к местам производства, а такую задачу с успехом могут выполнить автомобили-холодильники.

Точно так же и для животноводческих хозяйств автомобильный транспорт окажется наиболее пригодным. Примеры Англии и в особенности Северной Америки отчетливо показывают как из года в год там растут перевозки больших партий скота на автомобилях.



Перевозка птицы на автомобилях

По сведениям семнадцати сев.-амер. рынков там в 1928 г. было перевезено на автомобилях 12.200 тыс. голов скота на среднее расстояние в 80 *км*, при чем за последние 4 года применение автомобилей для перевозки скота сильно возросло.

Мы не останавливаемся на свеклосахарных, картофельных, хлопковых и других хозяйств, но должны констатировать, что успех развития всех этих хозяйств находится в тесной зависимости от стоимости перевозок, быстроты доставки грузов и большей сохранности перевозимых продуктов. Всем этим требованиям отвечает автомобильный транспорт.

Весьма знаменательно постановление ЦК ВКП(б) по докладу Главхлопкома и содокладу НК РКИ, в котором указывается, что необходимым условием развития хлопководства и проникновения его в отдельные районы является развитие путей сообщения: постройка железных дорог, развитие автотранспорта, постройка шоссейных и грунтовых дорог и улучшение состояния существующих дорог.

Помимо транспортных грузовых задач автомобиль, главным образом пассажирского назначения, понадобится и для административно-технического персонала, для перевозки рабочих, для установления связи и обслуживания всего района.

Все это говорит о блестящих перспективах, которые развертываются у нас перед сельскохозяйственным автомобильным транспортом и о том, что мы должны создать все необходимые предпосылки для того, чтобы обеспечить автомобилю с первой же пятилетки социалистического строительства наибольший успех.

Я. Гольберг

СОЗДАДИМ АВТОКОЛХОЗЫ

Проблема автомобилизации страны ставит перед Автодором серьезнейшие задачи — внедрения автотранспорта в сельское хозяйство, приближения автомобиля к крестьянскому двору, к обслуживанию первичных сельхозкооперативных организаций (молочные, животноводческие и льноводческие т-ва).

Скудность бюджета этих организаций не позволяет в настоящий момент рассчитывать на них, как на единоличных потребителей автомашин, поэтому, естественно, возникает вопрос о создании коллективных форм эксплоатации автомобиля — автоколхозов.

Опыт работы деревенской секции, созданной Ленинградским Автодором, показывает, что организация таких автоколхозов не только возможна и своевременна, но и крайне желательна для самого крестьянского населения.

Структура такого автоколхоза в результате работ деревенской секции выявляется в следующем виде. Автодор, в лице своего местного коллектива или районного отделения об'единяет вокруг себя, в целях обслуживания автотягой, все заинтересованные организации своего района: совхозы, колхозы, кооперацию, промышленные предприятия, молочные, льноводческие и другие товарищества.

Расходы по приобретению машины, содержанию гаража и пути в зимнее время в состоянии годном для автотранспорта и другие расходы, связанные с эксплоатацией машин распределяются пропорционально годовому накладному расходу на транспорт по каждой из входящих в автоколхоз организаций.

Насколько приводимые здесь соображения реальны и в настоящее время доказывает пример Кипенского автоколхоза.

Коллектив Автодора сел. Кипень об'единил в созданном им автоколхозе следующие организации: 6 молочных товариществ, кипенскую кооперацию, совхоз, 2 дома отдыха, 2 почтовых отделения.

Автоколхоз приобретает 3 полуторатонных грузовика и будет обслуживать сеть организаций, расположенных на участке дороги Красное Село — Кипень — Каськово, длиной 45 *км*. В качестве гаража и мастерской отводится здание б. почтового двора.

Пусть гудок первого автодоровского автоколхоза послужит сигналом к повсеместному возникновению таких автохозяйств. Автодор должен поднять кампанию за создание автоколхозов по всему Союзу!

Ленинград

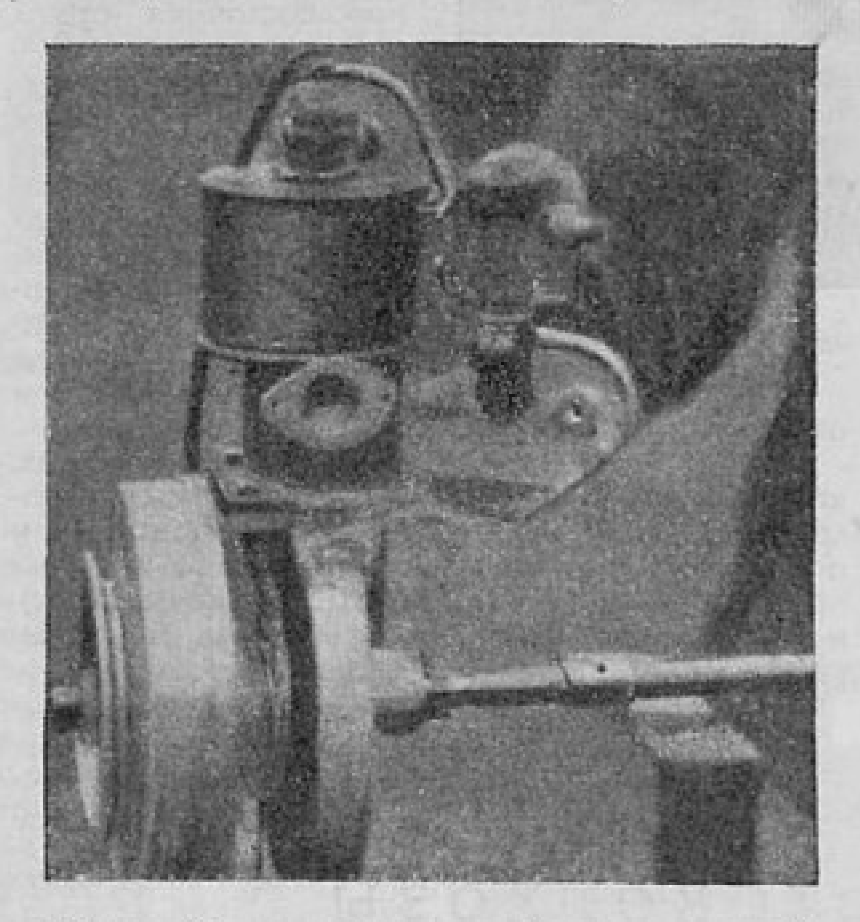
Б. Тонков

МОТОР без КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА

Многочисленные конструкторы уже долгое время работают над задачей уничтожения в моторе дорогостоящего коленчатого вала, над заменой его каким-либо иным средством передачи движения.

Недавно эта задача, наконец, была разрешена конструктором Цашка (известным своими работами по жироплану), предложившим удивительно простую конструкцию мотора без коленчатого вала.

Основные положения этой конструкции сводятся к следующему: вместо коленчатого вала взят обыкновенный цилиндрический, на котором закрепляется большой эксцентричный диск.

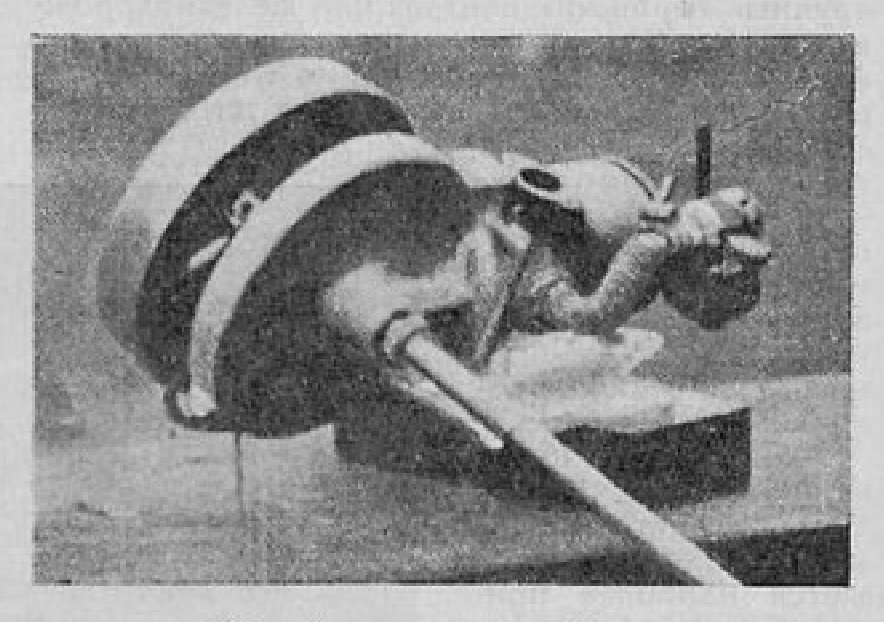


Мотор Цашки, примененный как лодочный двигатель

По окружности этого диска расположен шарикоподшипник, охватываемый вкладышами шатуна. При одноцилиндровом моторе картер можно делать сплошным, не разделяя на верхний и нижний. Это весьма удобно для двухтактных моторов, так как в этом случае отсутствует зазор в местах стыка у картера.

Эксцентриковая шайба (*в*), смонтированная предварительно с шатуном, вставляется в кожух, далее через отверстие в кожухе вставляется ось, завинчивающаяся своим нарезанным концом в эксцентрик. В виде контргайки на ось навинчивается колпак, плотно прилегающий к кожуху.

Все части чрезвычайно просты и дешевы в изготовлении, однако, к недостаткам надо причислить большой диаметр картера, большие размеры шарикоподшипника и основания шатуна.



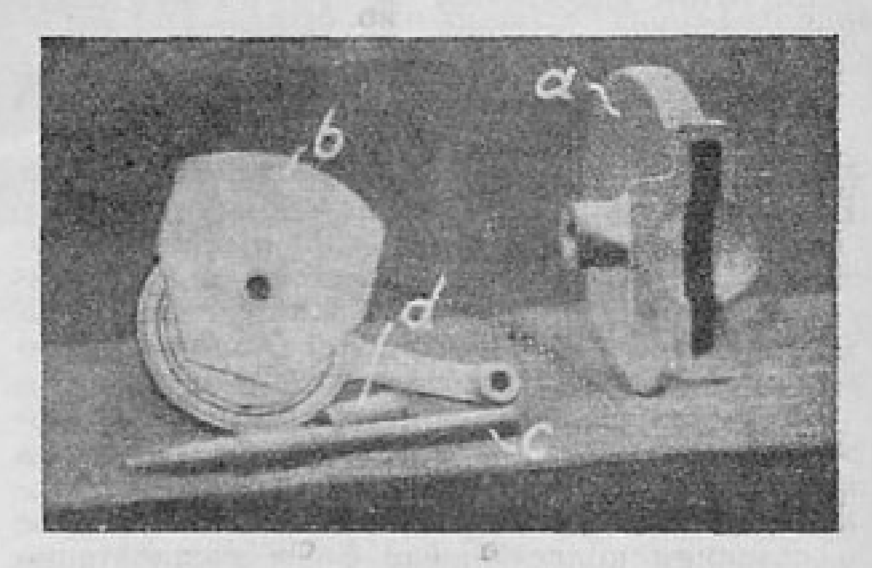
Общий вид мотора Цашки

Преимущество подобного типа мотора, в случае многоцилиндровых моторов, расположенных в V-образной форме, заключается в том, что цилиндры можно располагать почти в одной плоскости, что с'экономит много места.

Восьмицилиндровый мотор в виде двух блоков по 4 цилиндра при эксцентриковой передаче Цашки оказывается не длиннее 4-цилиндрового, что может иметь большое значение в авиастроении.

Эксцентриковые шайбы, точно уравновешенные противовесами, можно располагать таким образом, что вспышки будут происходить равномерно, одна за другой, обеспечивая плавный ход двигателя.

Вес эксцентриков вместе с шарикоподшипниками не превышает веса коленчатого вала с соответствующими подшипниками.



Мотор Цашки в разобранном виде: эксцентрик, шайба с шатуном, картер, движущаяся ось

У крупных моторов эксцентриковые шайбы значительно облегчаются выемками, сделанными у них в теле.

По отзывам специалистов подобные моторы имеют большое будущее.

П. М.

АВТОДОРОВЕЦ! УЧАСТВУЕШЬ ЛИ ТЫ В ПОСТРОЙКЕ АВТООТРЯДА ШЕСТИКОЛЕСНЫХ МАШИН ИМЕНИ АВТОДОРА?



Осенний фото-этюд Фото М. Хана

Инж. Д. ЯРОШЕВ

НА БОРЬБУ с ОСЕННЕЙ РАСПУТИЦЕЙ!

Неисчислимы убытки, приносимые нашему хозяйству осенней распутицей. Отрезанность многочисленных населенных пунктов от хозяйственной и культурной жизни Союза, порча инвентаря, скота, машин, мучительная работа людей, — все это в переводе на деньги слагается в колоссальную сумму, выбрасываемую ежегодно на ветер, вернее, в грязь.

Начать организованную борьбу с осенней распутицей нам, наконец, необходимо. Самопомощь местного населения и рациональные технические методы борьбы должны лечь в основу этой очередной работы.

Ухудшение проезда по грунтовым дорогам осенью и весной — распутица — появляется с обилием на дорогах воды, а также при пониженной температуре воздуха, что усиливает вредное действие влаги на грунт. В результате вредного влияния воды и низкой температуры на дорогах получается следующее:

1. Отдельные места дорог сплошь или частично заливаются водой, при чем от застойной воды грунт совершенно размокает, образуя непроезжие места.

2. Даже при наличии естественного водоотвода поверхность дороги размокает и прорезается глубокими колеями вследствие плохого качества грунта.

3. Быстро текущая вода делает глубокие размывы дороги, если нет соответственного укрепления дорожного полотна.

4. Дорожные сооружения — мосты и трубы — портятся и могут быть снесены паводками, если их отверстия недостаточны для пропуска воды или если они совершенно безграмотно построены.

Все это ставит перед нами следующие требования, которые необходимо соблюдать при улучшении грунтовых дорог.

Надо придавать выпуклость полотну с одновременным устройством боковых канав для отвода воды вдоль дороги в пониженные места. В пониженных местах нужно отводить воду с дороги в поперечном направлении канавами, через которые устраивать трубы и мостики, подсыпая к ним с обеих сторон насыпи для в'езда. Высота насыпей должна быть достаточной, чтобы пониженное место не оказалось бы в распутицу под водой.

Быстро размокающий и легко прорезывающийся во влажном состоянии грунт нужно улучшать добавками (гравием, песком), имея на плохих местах постоянный запас этого материала для ремонта дороги в распутицу. Могут встретиться настолько тяжелые условия работы на отдельных участках дороги, что потребуется замощение их крупным камнем или укрепление лесоматериалами (хворостом или настилом жердей, пластин и пр.).

Размывающиеся канавы (боковые, нагорные и поперечные для пропуска воды под мостиками) нужно сразу же, как только замечено размывание, укреплять одерновкой, мощением, а в особо крутых местах устраивать перепады для уменьшения скорости течения воды.

Мосты и трубы нужно строить в надлежащих местах и давать им достаточное отверстие для пропуска паводковых вод.

Все эти технические мероприятия, парализующие действие распутицы, нужно производить заблаговременно весной и летом, с таким расчетом, чтобы к осени плотность грунта была бы достаточна для сопротивления проезду.

Осенью необходимо вести самый тщательный уход за дорогой, который выражается в следующем.

Все имеющиеся канавы необходимо до наступления распутицы прочистить и исправить в нужных местах и затем зорко следить за их работой.

Ямы и лощины на полотне должны быть исправлены. Для этого прежде всего необходимо выпустить из всех углублений воду в боковые канавы. После этого неровности сглаживаются машинами или вручную, при чем бугры срезаются, а ямы засыпаются с утрамбовкой.

Траву на полотне и откосах нужно скосить и убрать как только кончится ее рост.

На улучшенных грунтовых дорогах нельзя упускать ни одного благоприятного момента для прохода утюгом по намечающимся колеям. При этом помимо заравнивания колей и неровностей из грунта выжимается влага, которая скатывается в боковые канавы и дорога быстрее сохнет. При помощи утюга производится и разравнивание добавок (песка, гравия) из выставленных конусов на обочинах в местах со скверным грунтом.

Сказанным далеко не исчерпываются все рациональные мероприятия по борьбе с распутицей. В зависимости от местных условий и средств могут быть использованы самые разнообразные способы улучшения проезда—укрепление лесоматериалами, шлаком и др.

Самое важное, чтобы за дорогами был постоянный технический надзор и уход. Тогда улучшение грунтовой сети будет итти все время вперед и все более будет увеличиваться помощь местного населения в борьбе с бездорожьем.

Наши огромные возможности борьбы с бездорожьем до сих пор остаются далеко неиспользованными. Тракторы, работающие в сельском хозяйстве, необходимо использовать и на местных дорогах, особенно в свободное время. Пока это делается в ничтожных размерах. Привлечение помощи местного населения идет недостаточно быстро, отчасти вследствие неуверенности и слабой настойчивости местных организаторов, а главным образом из-за совершенно ничтожного обслуживания грунтовых дорог техническим персоналом.

В условиях центрального района систематизация подготовки дорог к осени мыслится следующим образом. Прежде всего необходимо наметить сеть дорог, на которой эта подготовка будет производиться. Основаниями для установления этой сети будут: значение дорог, наличие технического персонала, местные условия и пр. Технический персонал необходимо твердо распределить по районам намеченной сети. На обязанности специалиста будет лежать обследование своих дорог для твердого установления направления дороги, проектирования в нужных местах мостов и труб и подсыпей к ним. После этого можно будет организованно подойти к привлечению помощи местного населения, рационализировать снабжение дорожного строительства лесоматериалами, инвентарем и пр.

Следующей задачей явится снабжение грунтовой сети простейшими машинами для обеспечения водоотвода на дорогах. Участки со скверным грунтом и тяжелыми гидрологическими условиями надо систематично улучшать с помощью местного населения. Одновременно потребуется организация ремонтной службы на грунтовых дорогах, на которой основывается в сущности вся борьба с бездорожьем.

Инж. Д. Ярошев

О КОММЕРЦИИ и АВТОДОРЕ

Совхоз „Беззаботный" под Ленинградом в течение нескольких месяцев был об'ят волнением... ожидали трактор от своего шефа „Красного Путиловца".

День, когда долгожданный трактор появился на совхозном горизонте, был истинным праздником. Ораторы говорили речи с импровизированных трибун...

Фордзон для совхоза „Беззаботный" был собран из бракованных частей красно-путиловским коллективом Автодора. Трактор стоил коллективу пятьсот-шестьсот рублей.

Мы сомневаемся, была ли продолжительна радость в Совхозе „Беззаботный". Через несколько дней, после прибытия трактора в конторе совхоза была получена официальная бумажка—„шеф" требовал от подшефного совхоза 2.500 руб. за свой „шефский" подарок.

Итак, „шеф" наживал на своем тракторе всего две тысячи рублей. Характерно, что новый красно-путиловский фордзон стоит 3 200 рублей.

Совхоз покорно выслал первую тысячу. Но „шеф" не успокоился и через некоторое время послал вторую бумажку с категорическим предложением немедленно уплатить остальные полторы тысячи рублей, „ибо в противном случае дело будет передано в суд".

Так красно-путиловский коллектив Автодора подарил трактор своему подшефному совхозу.

Эта простая история чрезвычайно поучительна. Конечно, весьма отрадно, что среди членов коллектива Автодора „Красного путиловца" имеются товарищи с коммерческой жилкой. Однако, нам кажется, что коммерческие способности этих автодоровцев заслуживают лучшего применения.

Коммерческий уклон в автодоровских коллективах безусловно вредный уклон. Проявление этой излишней коммерческой сметки в отдельных коллективах несомненно об'ясняется недостаточным руководством со стороны областного центра.

Впрочем неудивительно, что областной Автодор мало следит за работой коллективов. Где ему уследить, если он официально состоит из большого количества сверх-ответственных „почетных" товарищей, а на деле — из нескольких практических работников. Этим нескольким товарищам приходится разрываться на части, чтобы хоть в малой доле осуществлять необходимое руководство.

Нужно дополнить Ленинградский областной аппарат Автодора такими работниками, которые смогут реально работать в Автодоре.

Ленинград

Арк. Млодик

Инж. П. МОЖАРОВ

СОВЕТСКИЙ МОТОЦИКЛ „ИЖ 3“

ВСЯКИЙ участвовавший в мотопробегах по дорогам Западной Европы и СССР знает колоссальную разницу ездовых качеств этих дорог. За границей дороги шлифованные, отстроганные, укатанные механическими катками, а у нас они представляют собой скорее „след“ от телег, чем дорожное сооружение.

Рекордист, великолепный спортсмен, довольный собой и своей машиной на Западе, беспомощно опускает голову на наших „шляхах и трактах“. Особенность наших дорог приводит к тому, что ни одна из западных машин не отвечает полностью нашим дорожным условиям.

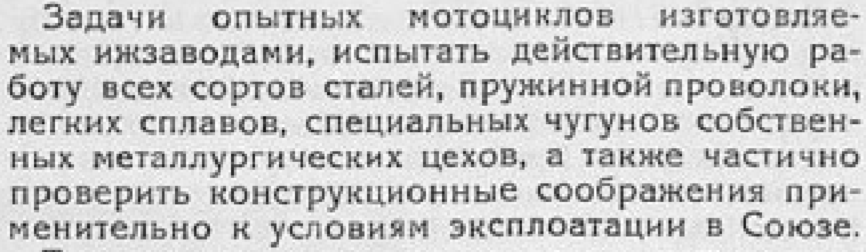
Об'ем статьи не позволяет произвести анализа конструктивных недостатков заграничных мотоциклов. Ограничимся лишь их кратким перечислением:

1. Растрясаемость машин, выражающаяся в самоотвертывании болтов и гаек.
2. Недостаточная прочность комплектных частей машины и ее отдельных деталей.
3. Перегрев мотора, обусловленный главным образом пониженными скоростями езды по нашим дорогам.
4. Незащищенность от действия пыли и грязи многороликовой цепной передачи.
5. Непригодность по экономическим соображениям применения карбюраторов двойной регуляции (газа и воздуха).
6. Полнейшая недостаточность емкости масляного и главным образом бензинового резервуаров.
7. Недостаточная защищенность машины от поломок при неизбежных по условиям наших дорог падениях ее в пути (поломка подножек, рулевой арматуры, бензинового бака и т. д.).
8. Недостаточность высоты нижней точки мотоцикла (мотора, глушителя, подножек).
9. Недостаточность зазора между покрышками и грязевыми кожухами.
10. Недопустимая по величине удельная нагрузка покрышек (в особенности для езды по песчаным и кочковато-глинистым дорогам).
11. Недостаточная удаленность точки опоры седла от заднего колеса и его недостаточная амортизация.
12. Недостаточная амортизация руля и передней вилки и целый ряд других недочетов, требующих специального исчерпывающего анализа.

Наша мотоциклетная жизнь теплится вблизи 3-4 центральных городов с наличием шоссейных дорог, а потому, естественно, недостатки машин, подобные перечисленным, мало заметны или принимаются как нечто неизбежное.

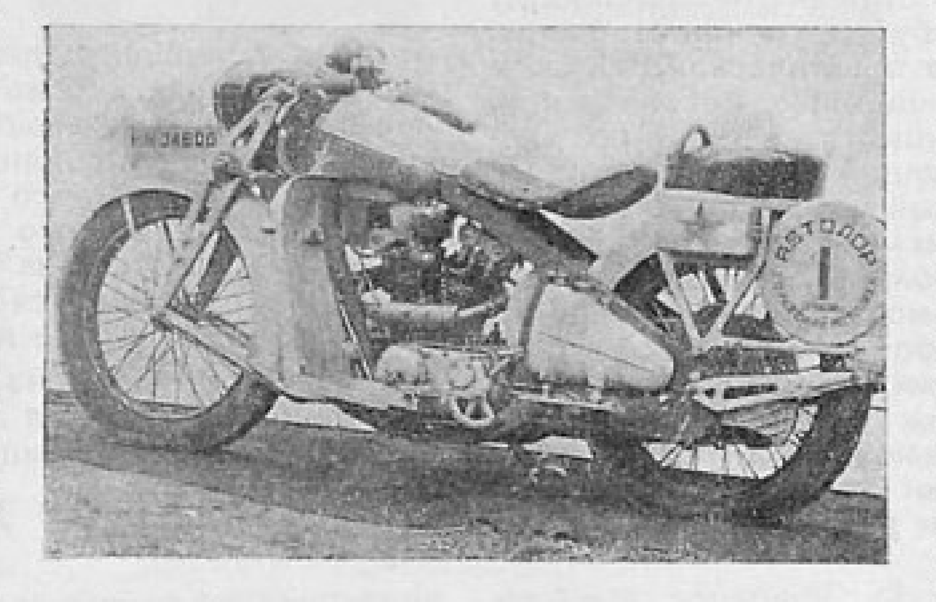
К сожалению, не только шоссе и треки, но и простой торный „большак“ — незаметные штрихи на карте нашего государства. Вот почему развитие нашего мотоциклизма должно базироваться не столько на качестве дорог, сколько на качестве машин.

Задача нашего мотоциклостроения—детально учесть недостатки современных мотоциклов и устранить их, выбрав из заграничных машин лишь те конструкции и детали, которые соответствуют назначению и службе в условиях нашей хозяйственной и дорожной обстановки.



Задачи опытных мотоциклов изготовляемых ижзаводами, испытать действительную работу всех сортов сталей, пружинной проволоки, легких сплавов, специальных чугунов собственных металлургических цехов, а также частично проверить конструкционные соображения применительно к условиям эксплоатации в Союзе.

Тяжелые мотоциклы с прицепом должны несомненно отмереть под победным шагом легкого автомобиля. Ижзаводы тем не менее по некоторым причинам принуждены были взяться за тяжелые модели. Машины готовы с рекордной даже для границы скоростью—в 8-месячный срок.



Общий вид советского мотоцикла „ИЖ 3“

В силу свойственного людям консерватизма изгнанная с автомобиля цепная передача нашла приют на мотоцикле. Поскольку цепная передача пользуется правом гражданства в среде советского моциклизма не поколеблена и твердыня питающего его консерватизма—цепь на кардане оставлена в мотоцикле „ИЖ 3“, хотя и в единственном экземпляре. Ее вторая сотрудница по испытанию долготерпения водителей ликвидирована блокировкой коробки скоростей с мотором в общем картере.

Кабрюратор „ИЖ 3“ расположен вне пыльной зоны переднего колеса и снабжен фильтром „Паллас“ тип 1-ый со средним коэфициентом полезного действия 0,7 вместо 0,15 фильтра „Шеблер-Рау“, применяемого „Харлеем“. Мотоцикл „ИЖ 3“ снабжен основным (рабочим) баком емкостью в 18 *л* и резервным в 5 *л*, обеспечивающим радиус действия мотоцикла по крайней мере на 300 *км*.

Трубчатая мотоциклетная рама так же стара, как стар автомобиль „Дион-Бутон“, велосипед или мотоцикл „Вернер“. Воспроизведение ее в опытной модели мотоцикла не представляет даже малейшего интереса. Масштаб будущего мотоциклетного завода СССР при той острейшей жажде к мотоциклам, которая проявляется везде и всюду по всей совокупности производственных и экономических соображений, предопределяет собой применение в советских мотоциклах только прессованной рамы.

„ИЖ 3“ имеет прессованную раму из листовой стали толщиной в 3 *мм*, состоящую из двух цельных ферм (с соединением в рулевой головке), задней оси, плоскостей грязевого щита заднего колеса и полости моторного укрепления. По степени своей прочности и размерам рама отвечает постановке в нем мотора в 1 200 *см*^{3}.

Мотоцикл „ИЖ 3“ не имеет специального глушителя; его функции несет нижняя балка рамы, соответственно расширенная в той ее части, где у обычных глушителей ставится тормозная диафрагма.

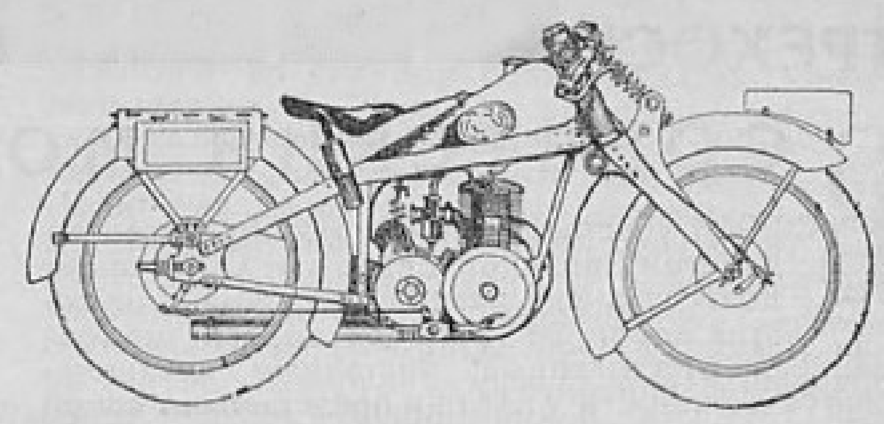
В мотоцикле „ИЖ 3“ бензиновый бак защищен обнимающими его со всех сторон формами прессованной рамы. Рукоятка руля снабжена специальными защищающими скобами, к которым могут быть быстро приспособлены манжеты для защиты рук от дождя и ветра.

Седло имеет точку подвеса плоских рессор над центром межколесной дистанции (базы), т.-е. там, где минимум сотрясений машины. Кавалерийский профиль седла обеспечивает плотность посадки. При больших пробегах многократный под'ем тяжелого мотоцикла на подставку (по данным наблюдений до 40 – 60 раз в сутки) сильнейшим образом утомляют водителя. Для разгрузки его от подобной обязанности „ИЖ 3“ снабжен откидным боковым упором. Покрышки 100 × 710 увеличивают проходимость машины по пескам и неровностям.

Мотоцикл „ИЖ 3“ отнюдь не претендует стать эталоном для будущего производства. Его задача — проверка практической ценности оригинальных конструкционных нововведений.

Последняя модель существует лишь по времени, а не по конструкции. Конструкционные коррективы — ежегодный удел мотоциклов всех фирм вообще, ижзаводы не исключение. „ИЖ 3“ запроектирован и выполнен с одновременным выпуском трех других моделей мотоциклов. Та интенсивность, с которой выполнены мотоциклы, говорит о возможности обнаружения в машинах дефектов, как чего-то неизбежного в большой по об'ему и новизне работе.

О мотоциклостроении говорилось слишком много, но без реальных результатов. Ижзаводы



Во 2-м Всесоюзном пробеге участвует также советский мотоцикл, мотор которого построен и сконструирован тульским рабочим тов. Токаревым, а рама из углового и полосового железа тов. Мауэром

от слов перешли к делу: проведен через все инстанции ориентировочный проект мотоциклетного завода; с заграничными заводами достигнуто предварительное соглашение по всем вопросам технического содействия в организации мотоциклетного производства; руками ижевских рабочих из материалов ижевских заводов с рекордной скоростью выпущены первые в Союзе опытные мотоциклы.

Дело, несомненно, на правильном пути. Общественность и пресса должны оказать содействие пионеру мотоциклетного дела.

Инж. П. Можаров

МЕСТНЫЕ С'ЕЗДЫ АВТОДОРА о ЖУРНАЛЕ „ЗА РУЛЕМ“

Происходящие на местах с'езды и конференции Автодора обсуждают в числе других вопросов формы работы центрального печатного органа Автодора — журнала „За Рулем“.

Редакция „За Рулем“ приветствует такое обсуждение журнала, всестороннюю его критику, которая помогает журналу расти и развиваться.

Ожидая дальнейших указаний местных организаций о формах работы журнала, мы помещаем первые материалы, полученные от Брянского окружного с'езда и Первой всебашкирской конференции Автодора.

Редакция

ПЕРВЫЙ Брянский окружной с'езд Автодора шлет свой горячий привет органу Центрального Совета общества — журналу „За Рулем“ и выражает уверенность, что он, как и прежде, своим содержанием и оформлением будет всецело рассчитан на обслуживание широких автодоровских масс.

Одновременно с'езд считает необходимым расширить отдел, освещающий жизнь местных организаций, ввести консультационно-справочный отдел и приступить к изданию в качестве приложений специальных пособий для групповодов и массового читателя.

Брянский окружной с'езд Автодора

ПЕРВАЯ Всебашкирская конференция Автодора в резолюции о работе секции агитации и печати наметила как очередную задачу увеличение подписки на журнал „За Рулем“ в 1929 г. до 10.000 экземпляров.

Практика работы автодоровских коллективов, говорится в резолюции, показывает, что **коллективы, которые выписывали журнал „За Рулем“, шире развернули практическую деятельность, были в курсе всех проводимых кампаний и,** несомненно, успешно работали.

Указанную контрольную цифру конференция разбила по кантонным отделениям Башкирии и коллективам гор. Уфы. Помимо этого конференция поставила перед Политпросветом вопрос о том, чтобы каждая библиотека, изба-читальня и каждый красный уголок Башкирии выписывали журнал „За Рулем“ и техническую литературу по автомобильно-тракторному и дорожному делу.

Задание конференции уже выполняется. Есть уверенность, что в связи с проведением „недели“ по кантонам и все растущим интересом к Автодору со стороны крестьян — **10.000** экземпляров журнала „За Рулем“ для Башкирии будет реальной цифрой.

ТРЕХОСНЫЙ ГРУЗОВИК „ФОРД“ МОДЕЛИ „АА“

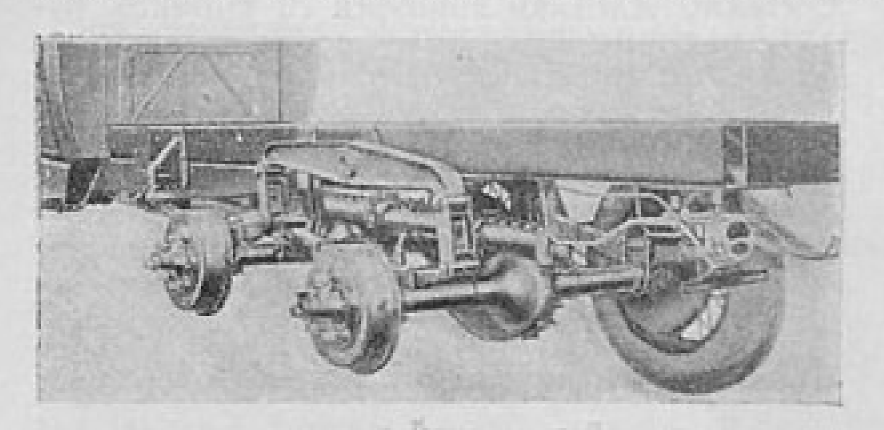
Вокруг Форда всегда группируются фирмы, специализирующиеся в изготовлении всевозможных приборов, принадлежностей и приспособлений для выпускаемых им автомобилей.

Одна из таких фирм выпустила приспособления „Джамбо“ (что значит в переводе „слон“), превращающие двухосный грузовик „Форда“ модели „АА“ в трехосный.

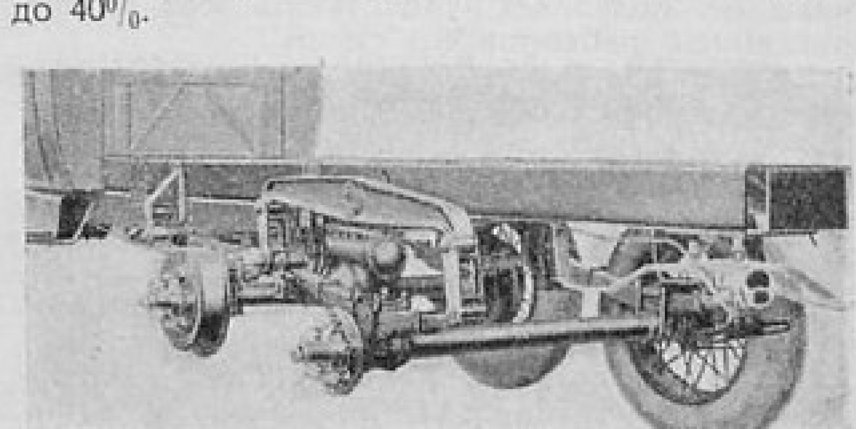
Добавочная коробка скоростей—демультипликатор—установленная на шасси грузовика с приспособлением „Джамбо“

Эти приспособления имеются двух основных типов: первый с добавочной осью поддерживающей и второй с добавочной осью ведущей. Каждый из них подразделяется, в свою очередь, на два вида в зависимости от длины рамы: стандартный —3,6 *м*—для неподвижных кузовов и укороченный—2,7 *м*—для опрокидывающихся кузовов.

Приспособление „Джамбо“ состоит из рамы, накладываемой сверху и прикрепляемой к оригинальной раме грузовика „Форд“. На этой раме имеются четыре кронштейна для крепления передних концов четырех задних полуэллиптических рессор и два коромысла или балансира для крепления задних концов задних рессор. К рессорам, в свою очередь, посредством стремянок крепятся задние оси. Последние (при двух ведущих осях) нормальные фордовские и лишь в первой из них (той, которая впереди) оригинальный червяк заменен специальным, имеющим в заднем конце вала устройство, позволяющее связать его посредством карданного сочленения с валом, передающим вращение червяку второй задней оси. При второй задней оси только поддерживающей первая задняя ось полностью оригинальная фордовская.



Приспособление „Джамбо“ с двумя задними ведущими осями



Приспособление „Джамбо“ с одной ведущей и одной поддерживающей осью

Приспособление „Джамбо“ превращает грузовик „Форд АА“ из 1,5-тонного в 3-тонный и при двух ведущих осях несколько повышает его проходимость. Однако, насколько можно судить о его конструкции по данным проспекта фирмы, автомобиль с этим приспособлением должен значительно уступать в проходимости трехосным автомобилям конструкции, принятой английским военным ведомством.

Увеличение грузопод'емности и проходимости потребовали увеличения тяговых усилий за счет соответствующего уменьшения скорости движения, а потому в приспособление „Джамбо“ входит специальная добавочная коробка скоростей — „демультипликатор“ — позволяющая значительно изменять передачу от двигателя к ведущим колесам.

Демультипликатор в совокупности с оригинальной коробкой „Форда“ дает 9 скоростей при движении вперед и 3 для заднего хода.

Установка приспособления „Джамбо“ на шасси очень несложна и может быть выполнена в полдня при двух рабочих. Цена его по проспекту: с двумя ведущими осями 540 долларов, с одной ведущей осью 500 долларов; по имеющимся сведениям с этой цены делается скидка до 40%.

Некоторые крупные автохозяйства Союза ССР выписали для испытаний несколько экземпляров приспособления „Джамбо“. В ближайшее время ожидается их получение.

СО СЛЕДУЮЩЕГО НОМЕРА „ЗА РУЛЕМ“
возобновляются печатанием
статьи проф. **Е. А. Чудакова — „УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ“**

О ЧЕМ ГОВОРЯТ ФОТО-ДОКУМЕНТЫ

„Есть направление, но нет дороги". Фото П. Викиса (Богородицк). Прем. на автод. фотоконкурсе по I кат.

В ПЕРВЫЙ год существования журнала „За Рулем" редакция сама обращалась к читателям-рабкорам с просьбой присылать материалы о положении автодорожного дела на местах. Необходимость существования дорожных и автомобильных рабкоров возникла вместе с ростом автодоровского движения и популярности журнала. Сейчас редакция нисколько не может пожаловаться на недостаток корреспонденций. Скорее наоборот, об'ем журнала не позволяет использовать всех многочисленных рабкоровских писем.

Журнал „За Рулем" является иллюстрированным изданием с обильным количеством фотоснимков. Рабкоровские заметки при отсутствии фотографий теряют в значительной степени свою наглядную иллюстративную ценность. Чтобы пополнить этот пробел, редакция „За Рулем" совместно с массовым фото-любительским журналом „Советское Фото" организовали об'единенный фото-конкурс на автодорожные темы. В результате обеими редакциями получено значительное количество снимков,— прекрасных, правдивых фото-документов о положении на местах.

Согласно условиям конкурса 10 снимков будут напечатаны в журнале по первой категории, т.-е. по 15 руб., а 20 снимков по второй категории, т.-е.— по 10 руб. Кроме премированных фотографий в распоряжении редакции обширный портфель разнообразных снимков — из которых многие представляют значительный интерес и будут использованы в журнале на нормальных основаниях.

Если говорить о чисто фотографических достоинствах присланных снимков, то нужно признать, что результаты конкурса весьма невысокие. Снимают наши фото-рабкоры еще плохо, фото-материалы низкого качества, да и умения пока маловато. Главной ценностью присланных фотографий является их содержание.

Вот, например, **шофер из Донбасса тов. Калинин пишет:**

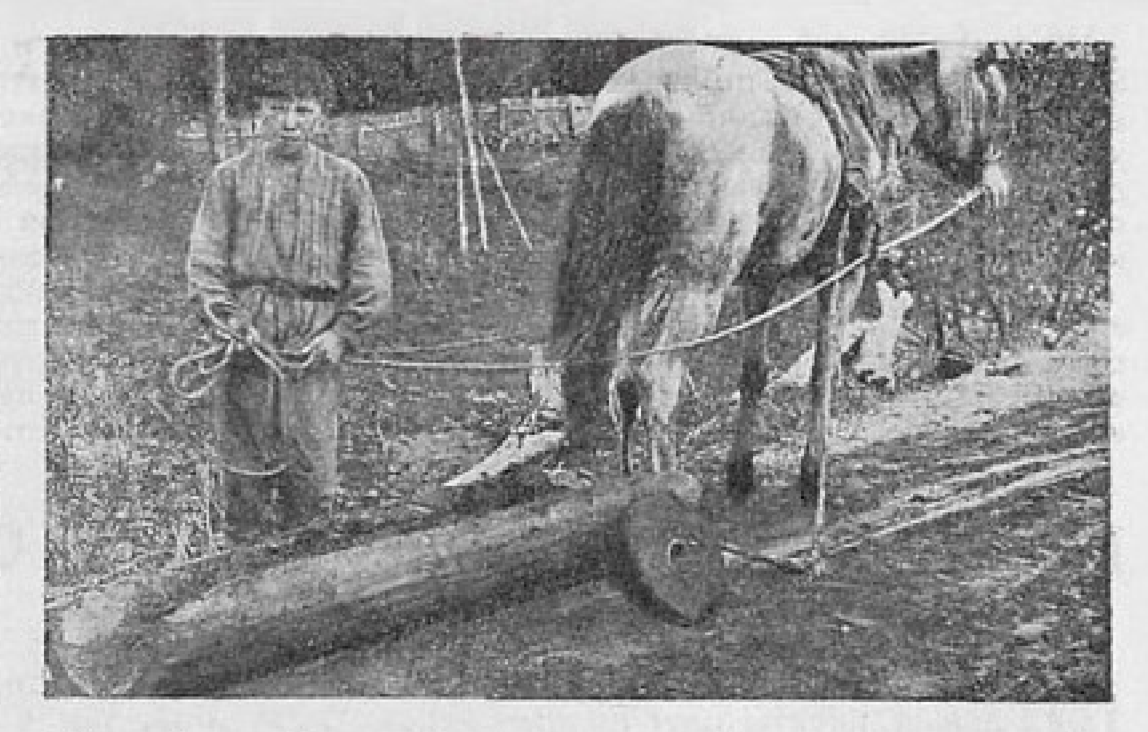
„Посылаю вам 4 снимка. Я не думаю, чтобы они были чем-нибудь замечательны, но должен вам сказать, что на фотографии не так выходит, как есть в жизни. Я здесь в городе



„Форд" выезжает в кишлак" (Узбекистан) Фото Г. Грженджо (г. Коканд) Прем. на автод. фотоконкурсе по II кат.

Шахты работаю более двух лет и мы, шоферы, не ездим, а мучаемся по этим проклятым дорогам. Эти снимки сняты по дороге на рудник Несветай. Расстояние от Шахт 26 *км*. Рудник самый богатый углем-антрацитом; население большое. Наши автобусы делают рейсы на этот рудник. И вот на всем протяжении дороги нет ни одного моста ни на одной балке. Не раз нам приходилось ночевать в этих проклятых балках. Выехал из города, на полпути тебя застал дождь, а как в балку спустился тут тебе и труба. Были бы мосты, в этих балках не сидели бы. Сколько приходится рессор ломать и счету нет, а силы, нервы — это уже не считается"...

Этим письмом, полным жалоб и проклятий, тов. Калинин сопровождает свои 4 снимка. И когда смотришь на эти бесхитростные снимки, совсем ясно встает картина убытков, мучений, напрасной траты энергии и денег в самом центре индустриальной жемчужины Союза — Донбассе.



„Первобытный способ перевозки земли при земляных работах в выдолбленных колодах". Фото **В. Коробейникова** (Сарапул) Прем. на автод. фотоконкурсе по II кат.

Вот снимок **тов. Викиса из Богородицка** под названием: **„Есть направление, но нет дороги"**. По мосту, изображенному на фотографии, не то что автомобилю, но обыкновенной порожней крестьянской телеге не проехать. Крестьяне переезжают реку рядом вброд. Снимок тов. Викиса об'ективный фото-документ, клеймящий нашу отсталость и выявляющий неотложную нужду в строительстве дорог.

Тов. **Кичагов из Белозерска** прислал замечательный снимок саней на колесах, на которых раз'езжают крестьяне в осеннюю распутицу. Фото-документ фиксирует зловещую истину, что в некоторых районах СССР в распутицу приходится ездить по грязи на санях, ибо колеса отказываются служить. Нетрудно представить себе, какое ничтожное количество клади можно перевозить в подобном экипаже, да еще с „овсяным двигателем". Товарообмен города с деревней превращается при этих условиях в неосуществимую проблему и это гибельно отражается на хозяйственном росте как города, так и деревни.

Замечательный снимок прислал **тов. Коробейников из Сарапула**. На земляных работах крестьяне не могут применить ни телеги, ни саней и возят землю в деревянных выдолбленных колодах, привязанных прямо к лошади. В какую фантастическую пытку превращаются эти работы на уровне техники времен Фараонов. Здесь нетерпеливо ждут технической революции. Выдолбленные колоды должны исчезнуть, в ближайшее время их должны заменить шестиколесные автомобили и гусеничные тракторы.



„Дорога Анапа-Тоннельная. Самый большой спуск и „поворот смерти"
Фото **Шеломенова** (Анапа) Прем. на автод. фотоконкурсе по I кат.

Весьма колоритен снимок **тов. Гржендко из Коканда**, наглядно показывающий насколько идеи Автодора проникли вглубь Азии. Старенький „Форд", увешанный полотнищами с лозунгами на туземном языке,— это вызов местным предрассудкам и представлению об автомобиле как „Шайтан-Арбе" (чертова телега).

Струей оптимизма веет со снимка **тов. Громова из г. Скопина „Старое и новое"**, где на ряду с развалившимся мостом высится прочно построенный, приемлемый и для телег и для автомобилей, новый мост.

Многие и многие снимки (постепенно они будут печататься в журнале) показывают нам борьбу нового со старым, яркие примеры развития автодоровского движения во всех концах нашей необ'ятной республики.

Редакция „За Рулем" ждет дальнейших систематических фото-корреспонденций рабкоров о разворачивающейся борьбе на автодорожном фронте. Мы постоянно будем агитировать, подстегивать, наглядно показывать и убеждать в необходимости ускорения темпа работ. В этом деле почетное место и нашим фото-рабкорам.

НА ФРОНТЕ АВТОСТРОИТЕЛЬСТВА

Сводка шестая

По МОСКОВСКОМУ сборочному заводу земляные работы идут полным ходом. С 23 сентября приступят к закладке фундамента, если чертежи своевременно будут получены из Америки. Постройка рассчитана таким образом, чтобы до наступления холодов закончить все каменные и бетонные работы и чтобы зимой произвести монтаж железных конструкций. По сообщению из Детройта железные конструкции будут отправлены в середине ноября, в связи с чем отодвигается срок окончательной постройки сборочного завода в Москве.

Заграничная комиссия, проектирующая завод, считает, что пуск его может быть осуществлен к 1 июля будущего года вместо апреля, как намечалось раньше. Это обусловливается еще и тем, что до сих пор из Америки не получены чертежи конструкций и оборудования, которые должны быть изготовлены в СССР. Поскольку железные конструкции будут монтироваться зимой, то возведение бетонитовых стен возможно только с весны, в противном случае эти работы придется проводить в тепляках.

* * *

По основному автозаводу подготовительные работы, как известно, производятся Металлостроем.

Возможность использования Молитовского затона отпала, так как НКПС не может приступить в этом году к расширению затона Решено сделать собственную пристань.

Эскизный проект по автозаводу, взятый в Детройт для экспертизы Форда, до сих пор еще не прислан, и это чрезвычайно затрудняет подготовительные работы. Вообще проектных данных по основному заводу до сих пор нет, а между тем завод решено построить не в три, а в два года.

Относительно площадки дело обстоит благополучно. Дортранс привез конный каток для насыпи и вскоре доставит паровой каток. По видимому, к 1 ноября дорогу сделают. но вся беда в том, что эта дорога является бесполезной, так как подойти к ней нет никакой возможности. Там недавно укладывали водопровод и всю дорогу превратили в сплошной ком грязи. Ни лошадь, ни машина проехать на площадку по этой дороге не могут, ибо мостовая вся побита. а других путей нет. Автострой настаивал на том, чтобы дорогу исправили, и просил об этом крайисполком. Последний нажимает на Канавино, но пока безрезультатно. Очевидно, Автострою придется эту дорогу ремонтировать самому, что не входит в план строительства.

В настоящее время нижегородская телефонная станция уже приступила к устройству телефона и через месяц обещает установить связь. Что касается сооружения поселка, то Автострой придерживается того мнения, что нужно строить основательные жилища, а не постройки временного характера.

* * *

На нижегородской временной сборочной мастерской строительные работы идут нормальным темпом. Здание, очевидно, будет готово к 1 октября с. г., если будут преодолены затруднения с цементом. Возбуждает тревогу котельная. В последние дни получены новые данные из Детройта, увеличивающие прежние данные потребности пара в 2 раза. что совершенно меняет вопрос о котлах. Второе обстоятельство, ставящее под вопрос готовность мастерской — это сообщение об отправке фордовского оборудования лишь в середине октября. Это значит, что оно прибудет не раньше конца ноября, а ведь еще потребуется время для его установки. Третье затруднение — отсутствие данных по оборудованию, которое должно быть изготовлено в СССР, вследствие чего неизвестно сколько времени потребуется на его изготовление. Таким образом, нижегородская мастерская в ноябре, как это должно было быть, пущена, очевидно, не будет.

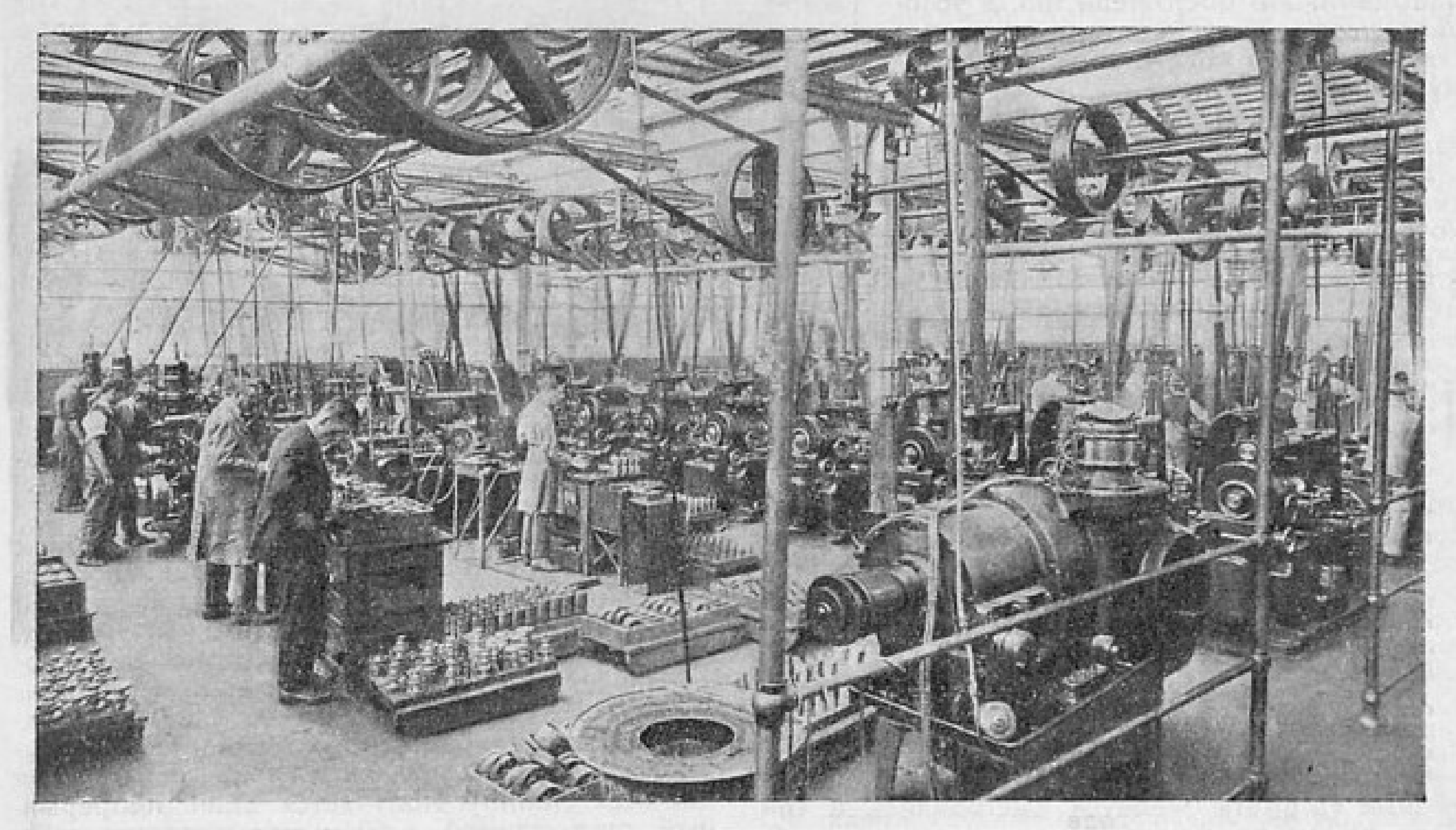
ВНИМАНИЮ НАШИХ АВТОРОВ!

При посылке материалов необходимо придерживаться следующих правил: 1. Все измерения приводить исключительно в **метрической системе.** 2. Писать только на одной стороне листа, свободно и разборчиво. Рукописи на машинке писать через два интервала. 3. На обороте каждого посылаемого фото (посредине) указывать автора и принадлежность к статье или заметке; отдельные фото снабжать подробными надписями.

Непринятые рукописи авторам не возвращаются

М. СОРОКИН

ПО АВТОЗАВОДАМ ЕВРОПЫ и АМЕРИКИ



Автозавод Морриса. Ковентри. Группа зуборезных автоматов

4. На заводах Морриса

Ковентри, Англия

Морриса считают английским Фордом. И не зря. Десяток лет тому назад он имел небольшую ремонтную автомастерскую, ныне его заводы выпускают до 2 тысяч автомобилей в неделю. Секрет такого бурного роста прежде всего в том, что Моррис один из первых в Англии решил дать массовую дешевую автомашину. Главнейшая причина успеха также в основательном усвоении и решительном применении американских методов массового производства. В этом убеждаешься при осмотре заводов.

Надо сказать, что человек, побывавший на заводе Форда или „Дженерал-Моторс", заметит не мало существенных недостатков, имеющих место у Морриса. Проходя по этажам английского завода, я невольно сравнивал четкий, словно на бесконечное время заведенный, исполинский механизм фордовской организации с робкими, иногда неуверенно-движущимися, еще не вполне притертыми друг к другу частями сравнительно небольшого предприятия Морриса. Но вместе с тем, в голове теснились и другие мысли, которые напоминали о несравнимости Форда и Морриса, о новизне дела последнего. И если „взвесить" Морриса именно под этим углом зрения, то придется признать, что его заводы представляют чрезвычайно много поучительного.

У Морриса, так же как у Остина, явно чувствуются последствия постепенного роста. Но они не столь вредны, в виду молодости фирмы, и носят, к тому же, иной характер. В отличие от Остина, Моррис не только строился, но и покупал готовые заводы. Один из его основных заводов куплен у французской фирмы Готчкис. Это имело свое влияние, и не маленькое, на степень осуществимости рациональных методов организации производства. Так производство моторов основных типов (12 и 14 сил) сосредоточено в Ковентри, а сборка машин имеет место в городке Каулее — предместье Оксфорда. Однотонные грузовики и автомобили с 16-сильным мотором производятся на заводе в Бирмингаме под фирмой „Моррис-Комершиаль". И, наконец, недавно автомобильный завод Вулслей, принадлежавший Викерсу, был откуплен Моррисом.

Моррис предпочитает расширяться путем покупки существующих заводов на ходу. Но вслед за этим происходит основательная чистка и перелицовка заводов на современный американский лад. Так было и с заводом Вулслей, который прежде влачил жалкое существование. Купив его у Викерса, Моррис остановил производство, произвел коренную реорганизацию, обновил оборудование и завод совершенно преобразился.

При такой установке неизбежны организационные и производственные минусы, вытекающие из необходимости приспосабливаться к готовому зданию, к имеющемуся оборудова-

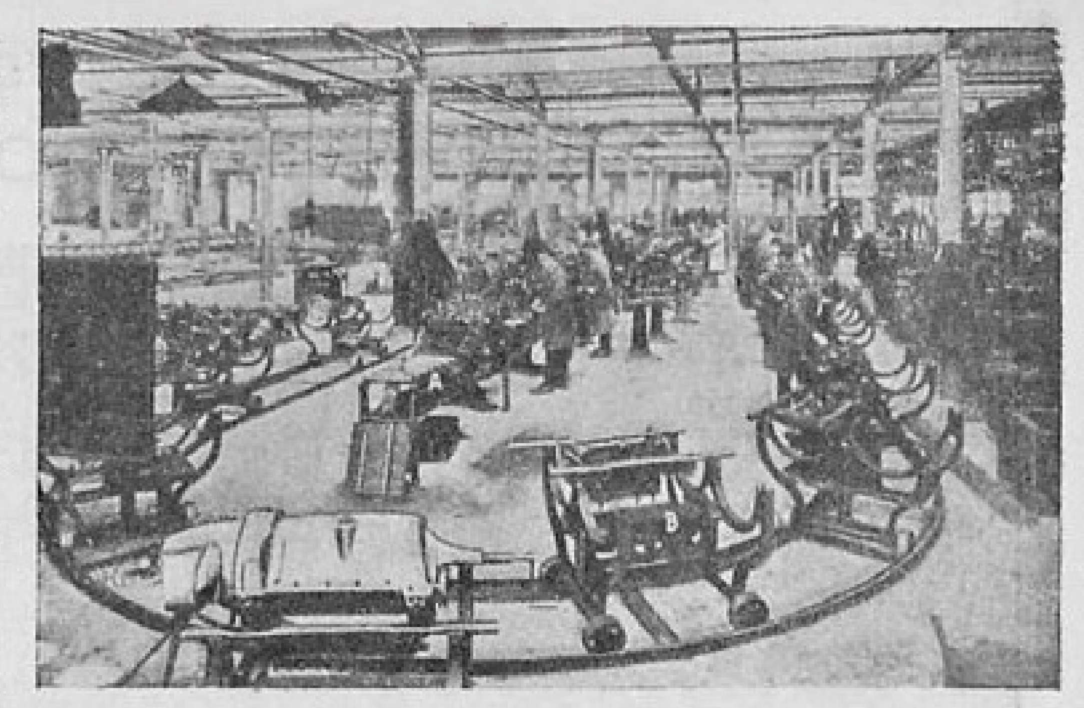
нию и т. д. Зато, с другой стороны, таким путем приобретаются производственные единицы, с готовым рабочим и техническим персоналом, с накопленным опытом и организационными навыками. Это обстоятельство, в условиях поднимающейся промышленности, бесспорно содействовало быстрому росту фирмы.

Остановимся в общих чертах на двух заводах: Ковентри и Каулей.

На заводе Ковентри, как мы уже указывали, изготовляются моторы и коробки скоростей.

Здесь нет ни литейной, ни кузницы; литье, штамповки и поковки получаются от других заводов. Блоки цилиндров поступают в здание, где помещается травильная. Другие детали мотора и потребное сырье подаются по лифту на склад, находящийся на самом верхнем этаже. Из склада, после проверки, детали и материалы направляются в ящиках в нижеследующие этажи по движущемуся вертикальному конвейеру. Обработка деталей и сборка моторов производится в многоэтажных зданиях, **механическая обработка идет от верхнего этажа к нижнему.** Этажи светлые, станки расставлены стройно и деловито, с расчетом на экономию площади: расстояние между осями станков $1/2$ *м*, расстояние между спинками $1\frac{1}{2}$—2 *м*. Последовательность и связность процессов не везде выдержаны из-за многоэтажности здания, но кричащие встречные движения не бросаются в глаза. Чистота всюду образцовая. Проходы не широкие, но свободные от задела.

Детали складываются в порядке не на полу, а на скид-платформах. Эти платформы имеют вид саней (салазок), благодаря чему неизмеримо повышается производительность электро-каров.



Автозавод Морриса. Монтажная колея для сборки автодвигателя

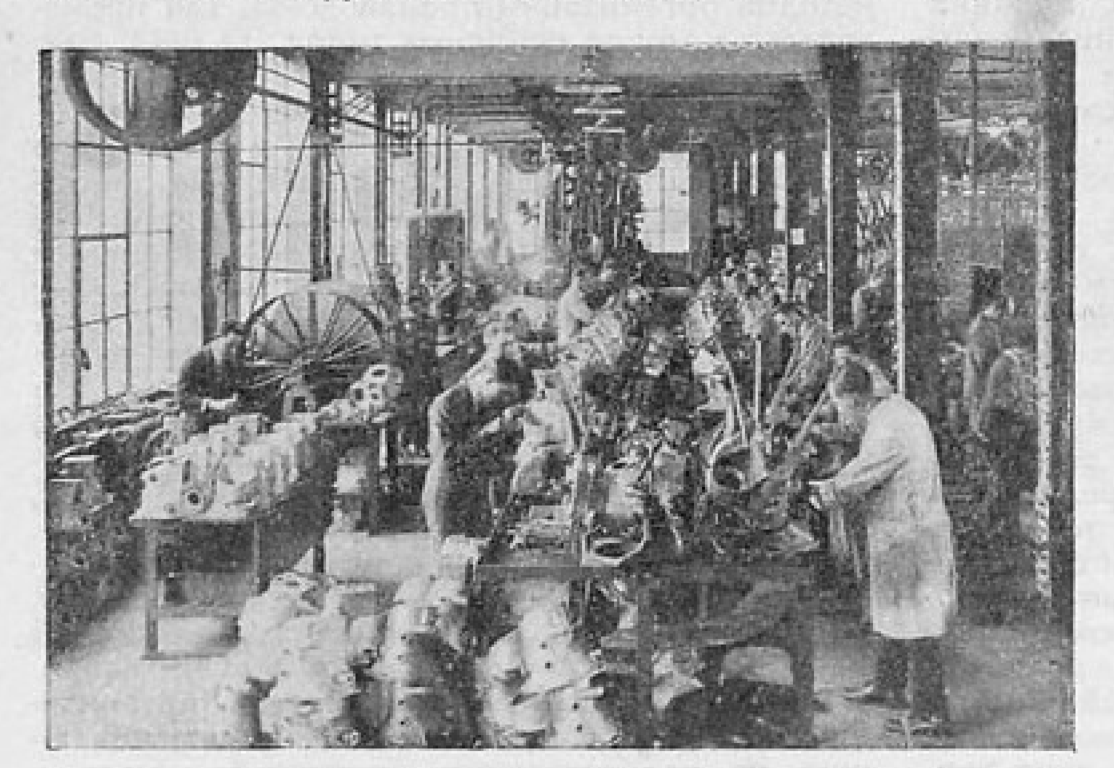
Обработка шестерен централизована. Зуборезные автоматы Фелоуса выстроились в три ряда, вплотную прижавшись друг к другу. Их обслуживает дюжина рабочих из молодежи во главе со старшим.

По мере того как мы спускаемся с вами по этажам, перед нами проходит обработка толкателей, поршней, махового колеса, коленчатых валов, шатунов, распределительных валов и прочих мелких деталей. Все это стекается к первому этажу. Здесь изготовляется блок цилиндров, наиболее тяжелая часть мотора. Этот этаж едва ли не самый интересный.

Станок для обработки блока цилиндров представляет собой уникум. Обычно, на автомобильных заводах оборудование для обработки блока состоит из ряда индивидуальных станков; блок передается от операции к операции посредством конвейера; каждый станок имеет свой привод и действует независимо от других. У Морриса же конвейеризация в этой части доведена до техническою предела. Вместо индивидуальных станков, вы имеете один громадный, словно слитый воедино, механизм, состоящий из станков, насаженных на общую для них всех станину. Получается один непрерывный стол длиной в 60 *м*, над которым ждут „добычи" 53 бабки с резцами, фрезами, сверлами и шлифовальными кругами.

Наличие специальных и притом крайне оригинальных машин для обработки весьма ответственных деталей вызвало, естественно, поток вопросов с нашей стороны. Оказывается, по словам сопровождавшего нас инженера, фирма Моррис не в восторге от них. Машина Вилькинса себя оправдала в 18 месяцев. Выгоды от применения подобного оборудования, с точки зрения темпа и экономии в площадях, очевидны. Например, станок Вилькинса (для обработки блока цилиндров) занимает на 35—40% меньше площади, чем обычное оборудование, составленное из индивидуальных станков.

Тем не менее, повторять опыты со специальным оборудованием фирма не собирается, ибо такие многостаночные аггрегаты слишком сложны и неэластичны. Поломки или перебои в одном месте выводят из строя весь аггрегат, что при массовом производстве крайне тяжело отражается на всем заводе. Между прочим, мнение это относительно специального оборудования не единичное. Столь же отрицательный отзыв дала также и фирма, изготовившая один из вышеупомянутых станков. Все же следует осторожно подходить к таким выводам. Бесспорно, что спецмашины являются техническим идеалом массового, крепко сколоченного и устойчивого производства. Надо отказываться



Автозавод Морриса. Сборка коробки скоростей

не от спецмашин, а от дефектов организации и планирования. В условиях советского хозяйства, освобожденного от расточительства капиталистической конкуренции, товарную номенклатуру гораздо легче поставить под контроль требований технически разумной стандартизации. Поэтому можно с уверенностью сказать, что у нас специальные машины и установки, обеспечивающие повышенную производительность, несомненно будут встречены с большим интересом.

Еще одно обстоятельство не бесполезно подчеркнуть. Обратите внимание на пионерскую роль английских станочных фирм в деле конструирования и изготовления новых механизмов. Технический прогресс возможен там, где промышленность берет на себя ведущую роль— роль застрельщика в технико-производственных вопросах. На примере американской практики видно, какое колоссальное значение это имело для развития не только американской автомобильной промышленности, но и всего хозяйства Соединенных Штатов. В Англии эти тенденции выражены гораздо слабее, а у нас в этой области совершенно невспаханное поле.

* * *

Изготовленный блок цилиндра устанавливается на железные козлы, которые передвигаются руками на роликах по путям. По мере продвижения блок обрастает деталями, в том числе и коробкой скоростей. В конце пути — готовый силовой аггрегат, т.-е. мотор, сцепление и коробка скоростей, подается на испытание. Испытательная прекрасно оборудована. Она состоит из батареи, динамо-моторов, регистрирующих автоматически, посредством цветов зажигающихся электролампочек, разные стадии испытания. Мотор испытывается 4 часа. После испытания силовой аггрегат по конвейеру поступает на платформу, откуда на грузовике его доставляют на другой завод в городке Каулей (около $2^1/_2$ час. езды).

М. Сорокин

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

Фордовский филиал в Финляндии, как сообщает „Джернал оф Коммерс" увеличивает свой основной капитал с 20 до 28 млн. финских марок (одна финская марка = 4 р. 90 к.).

Двухмиллионная фордовская модель „А" выпущена в июле текущего года. Напомним, что первая машина этой марки появилась 20 октября 1927 г., а к 4 февраля 1929 г. был выпущен миллионный экземпляр.

Любопытно сопоставить эти данные с цифрами, относящимися к предшествовавшей модели „Т". Так, первый ее экземпляр был выпущен 1 октября 1908 г. и только через семь лет, — 10 декабря 1915—г., была достигнута цифра в один миллион; дальше темп ускоряется и к 14 июля 1917 г. Форд имеет уже двухмиллионный экземпляр модели „Т".

Прибыль компании „Дженерал Моторс", включая ее долю в неделимых акциях родственных и подконтрольных предприятий, не входящих в состав компании, составила за первое полугодие 1929 г., как сообщает журнал „Америкэн Отомобиль", 151.860.310 долларов, между тем как за соответствующий период прошлого года получено было 161.267.974 доллара, что дает снижение на 9,4%.



По суше и по воде. *Новый тип автомобиля, способный передвигаться по суше и по воде, недавно сконструированный в Америке*

„Международная выставка автомобильных принадлежностей и предметов автооборудования состоится 4—9 ноября в Чикаго. В течение последних десяти лет выставка устраивается ежегодно. Ожидается, что в этом году она будет несравненно полней всех предыдущих. САСШ будут представлены на выставке 250 крупнейшими фирмами.

Компания „Шевроле", входящая, как известно, в состав „Дженерал Моторс", об'явила о выпуске двух новых закрытых машин: седан и спортивного купе. Это доведет количество типов машин до 7 (две открытых модели и пять закрытых).

Продукция автотранспорта в САСШ в 1929 г., по уверениям Ривса (Reeves) — главного управляющего национальной автомобильной торговой палатой—достигает 5200 тыс. единиц. Далее он сообщает, что экспорт машин по сравнению с первыми пятью месяцами прошлого года показывает повышение на 47% по легковым и 132% по грузовым автомобилям. Характерным является огромный спрос на малопод'емные грузовые автомобили при неослабевающем требовании на дешевые легковые

18% (530,064 авто) всей продукции Сев. Ам. Соед. Штатов экспортируется.

Фирма „Фиат", по сообщению из Турина, приступила к широкой выработке мотоциклов. Емкость цилиндров новой машины—250 *см*³.

Новый аккумулятор. Правительство ирландских свободных штатов сильно заинтересовано изобретением нового аккумулятора—Друмма (Дублин). Предполагают, что он произведет революцию в движении. Одно из его преимуществ заключается в том, что зарядка батареи должна занять от 7 до 10 минут.

Закон об обязательном принудительном страховании автомобилей в Швеции входит в силу с 1 января 1930 г.

На проведение авто-дороги Майланд-Турин итальянское общество, взявшее на себя эту работу, увеличило первоначально вложенный капитал в полмиллиона лир до 30 млн. лир.

Сильно возрос ввоз автомобилей в САСШ за последнее время. В первом квартале 1929 г. ввезено машин на 2.638.264 доллара, в то время как в прошлом году было ввезено машин на 1.427.161 доллар и в первой половине 1927 г. на 988.108 долларов.

Постройка новой автофабрики „Форда" в Барре (Югославия) подвигается настолько быстро, что уже осенью 1930 г. фабрика приступит к работе.

Чудовищная гоночная машина конструируется в Англии. Машина предназначается для известного рекордсмена Кэй-Дон и скорость ее превысит максимальную скорость „Золотой стрелы" Сигрейва.

День рекорда для авто и мотоциклов был организован 25 августа в Арпажоне, близ Парижа. Турэй на машине „Пакард—Каблэ" в 1.500 *см*³ достиг скорости 230.621 *км* в час.

Испанское правительство предполагает монополизировать автоиндустрию. Цель введения монополии— развитие государственных предпритяий страны и независимость испанских войск от заграничных машин.

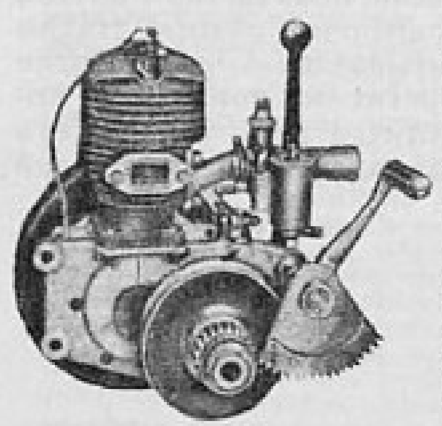
М. ДЬЯКОВ

РЕМОНТ МОТОЦИКЛА

Статья 8

Неисправности кик-стартера

Для пуска двигателя в ход надо заставить его дать первый взрыв. Этой цели служит кик-стартер, обыкновенно действующий от нажатия ногой. Он представляет собой педаль с зубчатым механизмом, от которого вращающее усилие через систему передачи передается на кривошип мотора.



Современный блок - мотор фирмы „Д. К. V." (Германия). На переднем плане открытый механизм кик-стартера

Неисправности кик-стартера заключаются в выработках зубьев шестерен и поломках рычага кик-стартера. Кроме того, бывают поломки пружины, возвращающей рычаг в его верхнее положение.

При неправильном зацеплении шестерен кик-стартера появляются скрежетания в его коробке. Как только будут замечены такие признаки, необходимо разобрать и отрегулировать кик-стартер для избежания сноса и срыва зубьев. Если поломалась возвратная пружина, надо сделать ременную или проволочную петлю и подвешивать рычаг кик-стартера так, чтобы он всегда был в своем крайнем верхнем положении. Совершенно недопустимо нажатие на педаль кик-стартера у работающего двигателя.

На наиболее распространенных в Союзе мотоциклах „Харлей-Давидсон" бывают случаи, когда рычаг кик-стартера не опускается вниз при нажатии ногой на педаль. Это значит, что между зубьями сектора рычага кик-стартера и его шестерней получился упор.

Экстрактор на мотоциклах „Харлей-Давидсон" (Америка)

1. Шестерня кик-стартера. 2. Сектор рычага. 3 Нажимная головка экстрактора

Для вывода зубчаток из упора кик-стартер имеет особый механизм, называемый экстрактором, нажимная головка которого выведена наружу коробки кик-стартера.

При упоре зубьев надо сильно надавить каблуком на головку. При этом экстрактор упрется в зуб шестерни и отодвинет его. После введения в действие экстрактора нажим на педаль рычага кик-стартера, в целях проверки, производится постепенно. Иногда шестерни от первого нажима на головку экстрактора не выводятся из упора. В этом случае весь процесс повторяется.

Если по каким-либо причинам кик-стартер откажется работать, двигатель может быть запущен с хода или резким вращением за заднее колесо мотоцикла, поднятого на подставку В обоих случаях необходимо, чтобы двигатель был сцеплен с задним колесом, для чего рычаг перемены передач становится в 3-е рабочее положение (на 3 скорость). Для облегчения пуска приподнимается декомпрессор.

Исправность действия декомпрессора зависит от состояния и регулировки соединительного троса. Следует еще упомянуть, что если декомпрессор из-за оборвавшегося троса или по какой-либо иной причине не работает, а сила компрессии двигателя велика, надо найти в двигателе момент сжатия и резко повернуть рычаг кик-стартера. То же самое обязательно при запуске двигателя через вращение заднего колеса.

Неисправности коробки передач

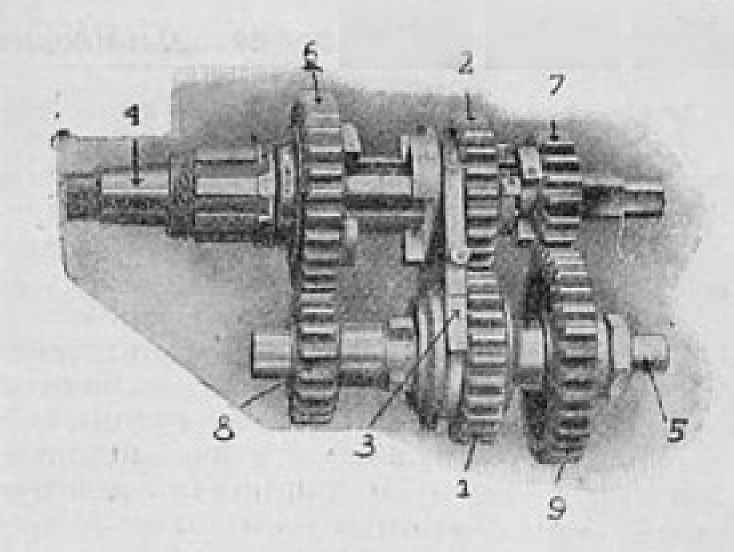
Коробка передач служит для изменения отношения числа оборотов двигателя к числу оборотов заднего колеса. На современных мотоциклах применяются обыкновенно трехскоростные коробки. Высшей передачей считается та, при которой число оборотов двигателя, приходящееся на один оборот заднего колеса, будет меньше. Если вам нужно определить рабочие соотношения вашего мотоцикла на разных передачах, можно без долгих вычислений прибегнуть к следующему практическому способу, дающему для обихода достаточно точные показатели передаточных величин.

1. Заднее колесо поднимается на подставку и рычаг передач ставится в положение той передачи, соотношение которой вас интересует.
2. Мелом отмечается зуб моторной цепной шестерни относительно какой-либо метки на раме, также сделанной мелом.
3. Наносится меловая метка и на покрышке заднего колеса. Колесо устанавливается меткой против нижнего горизонтального пера задней вилки.
4. Подымается декомпрессор, после чего заднее колесо провертывается рукой. При этом устанавливается сколько оборотов сделала



Типовая трехскоростная коробка передач с зацеплением скользящей кареткой из двух сдвоенных шестерен фирмы „Рене Жилле" (Франция)

Вверху: шестерни коробки в положении холостого хода. Внизу, слева направо: положение шестерен при включении первой, второй и третьей передачи



Типовая трехскоростная коробка передач с постоянным зацеплением шестерен, фирмы „Стурмей-Арчер“

1. Свободно сидящая передвижная шестерня передаточного валика. 2. Укрепленная в вырезах передвижная шестерня главного вала. 3. Переводная вилка для каретки из шестерен 1-ой и 2-ой. 4. Конец главного вала, на котором устанавливается барабан сцепления с цепной шестерней. Ближе видны пазы, куда ставится шестерня ведущей цепной передачи. 5. Конец передаточного валика, на котором закрепляется шестерня кик стартера. 6. Свободно сидящая шестерня главного вала (прямого сцепления). 7. Свободно сидящая шестерня главного вала (первой скорости). 8. Неподвижная левая шестерня передаточного валика. 9. Неподвижная правая шестерня передаточного валика.
На рисунке—коробка в положении холостого хода.

моторная шестерня за полный оборот заднего колеса.

Если, например, на первой передаче моторная шестерня обернулась 11 раз за 1 оборот заднего колеса, то искомое отношение определится выражением 1 : 11.

Передаточные отношения изменяются с увеличением или уменьшением зубьев на цепных передаточных шестернях, обыкновенно на моторных, реже на задних колесах. С установкой моторных шестерен с меньшим количеством зубьев и задних с большим — мотоцикл теряет в скорости, но выигрывает в силе тяги. Установка таких шестерен рекомендуется для эксплоатации в гористых местностях, на грунтовых и проселочных дорогах.

Неисправности в коробке передач бывают значительно реже, чем, например, в двигателе. Однако, из этого нельзя делать вывода, что общая сумма наблюдения за ней должна быть меньше. Ненормальные износы коробки могут быть от недостаточности или недоброкачественности смазки, а также от неправильного взаимного положения деталей в ее механизме.

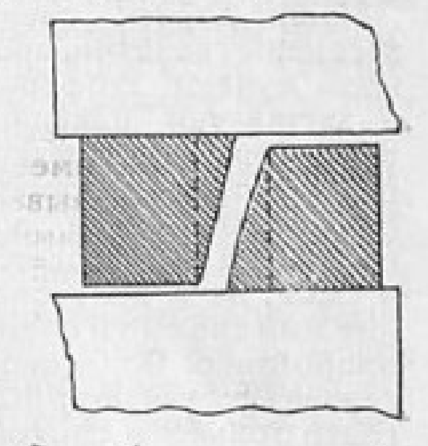
Вся система передач должна работать в масляной ванне. Отсутствие или недостаток масла могут быть причиной заедания подшипников и их выработки, а также выработки и поломки зубьев шестерен и кулачков. Ни при каких обстоятельствах нельзя класть в коробку передач тавот. Коробка наполняется только хорошим моторным маслом: зимой — жидким, летом — густым. Не реже одного раза в неделю уровень масла в коробке должен быть проверен.

При наступлении холодов густое летнее масло заменяется более жидким. В крайнем случае, если такого масла под рукой нет, летнее масло может быть разбавлено керосином. Однако, при первой возможности надо такую смазку выпустить через спускную пробку и налить масло нужной густоты, предварительно промыв коробку керосином. Промывка коробки обязательна и при каждой сезонной смене смазки.

Механические поломки шестерен, валиков и переводных вилок в большинстве не поддаются ремонту и нуждаются в замене новыми деталями. Если в коробке появляются шум и треск, постоянный или только при включении определенной передачи, коробка должна быть подвергнута тщательному осмотру с немедленным устранением дефектов. Если в коробке ритмический стук слышен при включении какой-либо передачи и исчезает при переключении на другую, можно предположить выработку зубьев или наличие какой-либо поломки подвижных шестерен. Если же стук постоянный, не исчезает, а при переключении передач становится то более частым, то более редким, это является признаком поломок в постоянно-сцепленных шестернях.

При осмотре шестерен нужно обращать внимание на состояние их зубьев. Зубья должны быть гладкими и правильной формы — без ямкообразных выработок. Иногда наблюдается односторонний износ зубьев шестерен, что является признаком неправильной регулировки рычага передач и переводной вилки или изношенности валиков и подшипников. Признаком этой неисправности будет саморасцепление включенных шестерен на ходу.

Прямое сцепление большинства коробок и всей передачи на коробках с постоянным зацеплением шестерен происходит при помощи кулачков. Изношенность боковых поверхностей кулачков порождает у них стремление к расцеплению или, по практическому эксплоатационному выражению, у коробки начинается „выскакивание скоростей“. Исправление поверхностей кулачков может быть произведено двумя способами: при первом кулачки навариваются и опиливаются до необходимой высоты, при втором, наоборот, кулачки опиливаются до приобретения ими ровной прямой поверхности, а следовательно и полного зацепления. Для легкости опиливания можно отпустить кулачки, хотя это и не рекомендуется. Если закалка кулачков была недостаточно глубока и при опиливании получились мягкие поверхности, возникает необходимость во вторичной закалке их. Оба указанных способа нужно считать только способами временного малонадежного ремонта. В случае сноса кулачков, если имеется возможность, нужно заменять их шестерню.



Способ опиливания кулачков сработавшихся до приобретения ими ровной поверхности

Погнутости переводной вилки иногда происходят из-за слишком усердных нажимов на рычаг при перестановке передач. При этом зацепление шестерен в коробке не соответствует положению для этой передачи рычага в кулисе. Те же признаки будут иметь место и вследствие разрегулировавшейся тяги рычага передач. Для устранения неисправности надо в первом случае разобрать коробку передач, выправить переводную

вилку и отрегулировать тяги и рычаг перестановки передач; во втором случае производится только регулировка тяги и рычага путем удлинения или укорочения тяги. После регулировки, что делается поворачиванием навинтованных головок, тяги тщательно закрепляются контр-гайками.

Регулировка тяг не имеет определенных технических величин и достигается опытным путем.

Если в коробке наблюдается постоянный глухой шум, коробка сильно нагревается и имеются признаки затруднительного вращения валика, следует проверить подшипники, на которых он вращается. Подшипники могут заесть из-за недостатка смазки или загрязниться. Следует при этом разобрать коробку с последующей прочисткой и промывкой подшипников. Во время промывки разобранных деталей коробки, подшипники промываются всегда первыми, когда керосин еще чист, для избежания попадания в них песчаной пыли.

Износ подшипников влечет небольшие качания вала, который опирается на них, или так называемую „игру вала". В свою очередь игра вала влияет на правильное зацепление зубьев шестерен, с вытекающей из этого их односторонней выработкой.

Рычаг переключения передач и кулиса на мотоциклах „Харлей-Давидсон" (Америка)

На кулисе видны надписи (сверху вниз): 1) „low"—низший, 1 перед., 2) „neutral"—нейтральный, холостая, 3) „second"—второй, 2 перед., 4) „high"—высший, 3 перед. Под пробками подписи „oil"—масло и „gas"—горючее

Если в подшипниках нет дефектов, никаких качаний валов не должно быть.

В случае выработки шпоночных канавок признаками этого также является игра коробки сцепления на валу или игра самих шестерен, если они сидят на шпонках.

В отношении шариковых подшипников нужно отметить следующие основные положения. Внутренние и наружное кольца шарикового подшипника должны быть пригнаны по месту так, чтобы первое одевалось на вал, а второе садилось в свое гнездо под легкими ударами деревянного или медного молотка.

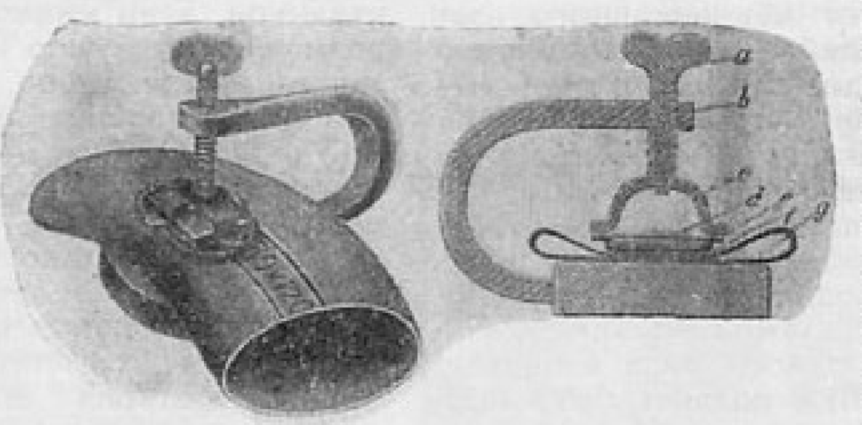
Нельзя допускать ослабления колец шарикового подшипника, так как ослабевшее кольцо станет вращаться на валу или в гнезде. Значительное ослабление устраняется подкладкой под кольцо тонкой латуни. Если же ослабление невелико и между валом и подшипником стоит бронзовая втулка, можно вылудить конец вала, предварительно очистив его. После полуды все сопряженные детали тщательно промываются керосином для предотвращения возможности появления ржавчины на подшипниках и их шариках. Запасные подшипники следует завертывать в промасленную бумагу.

М. А. Дьяков

ПОХОДНЫЙ ВУЛКАНИЗАТОР

НЕ РАЗ указывалось в печати на безвыходное положение автохозяйств, в особенности гаражей-одиночек, главным образом, провинциальных, из-за отсутствия достаточно развитой сети вулканизационных мастерских для ремонта автокамер.

Наши дороги очень засорены гвоздями, проколы мучают шоферов и заставляют накапливать большие „резервы" запасных камер. Вулканизационные аппараты не производятся в СССР, да и пользование ими сложно и очень кропотливо. Во всяком случае вулканизатор был годен только в спокойной обстановке гаража.

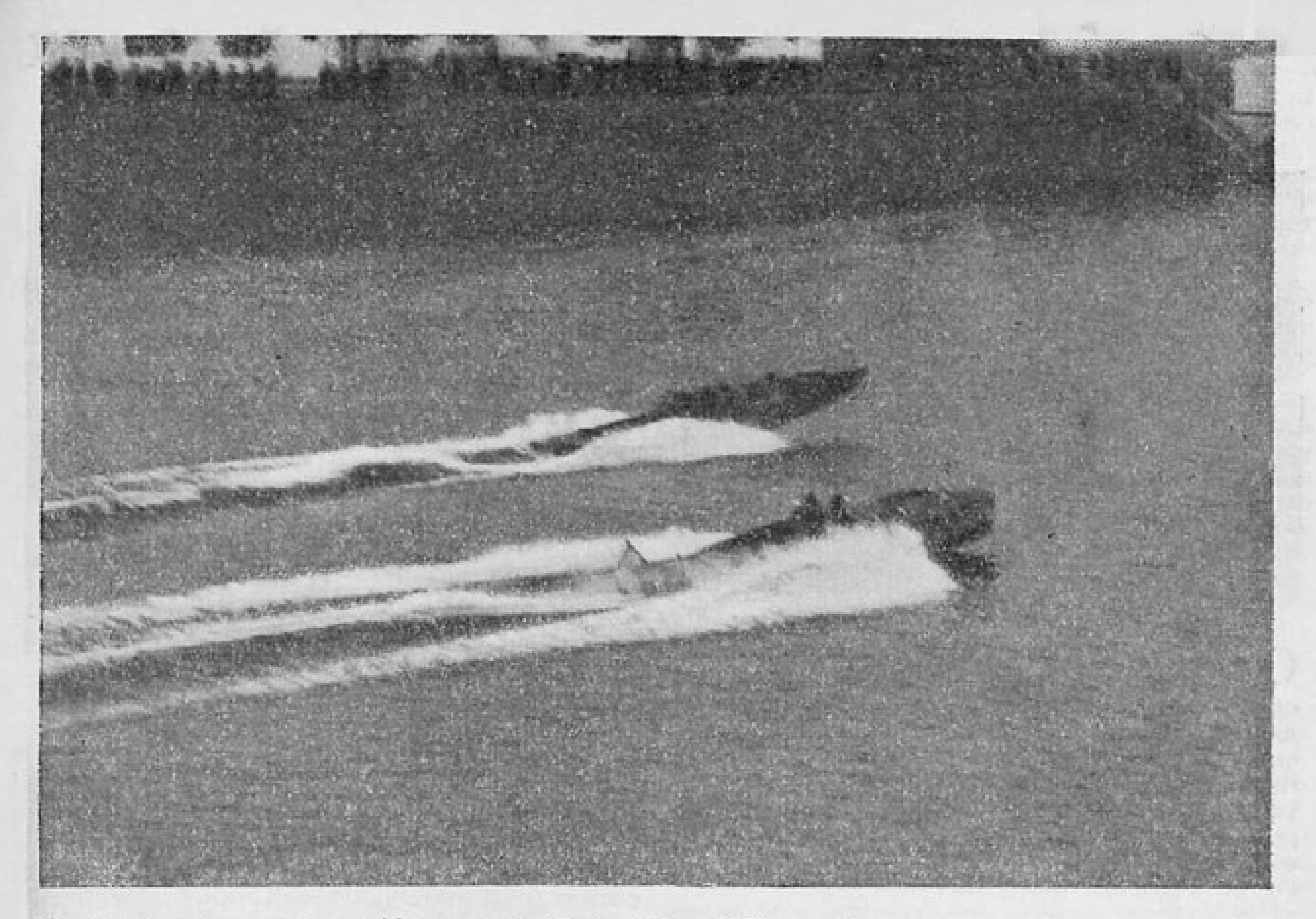


Поэтому небезынтересен портативный походный аппарат, позволяющий в 5 минут завулканизировать небольшие прорывы и проколы камер. Весь аппарат заключается в струбцинке и специально изготовленных починочных латках. Починочный материал (f), в виде вулканизационной массы, нанесен не жестянку (e), с обратной стороны которой находится картонообразная масса (d), при зажигании спичкой эта масса тлеет на подобие стапина и берется в количестве строго соответствующем необходимому прогреву вулканизирующей массы. Для предохранения от высыхания починочных латок, нанесенный на них вулканизационный материал покрывается листом полотняной кальки.

Процесс вулканизации таков: надо зачистить камеру в месте прокола, прижать струбцинкой (b) починочную латку к ремонтируемой камере, поджечь спичкой массу и, выждав 5 минут, освободить камеру.

Следовало бы Резинотресту или какой-либо другой организации наладить производство этих простых аппаратов. Провинция была бы очень признательна, отказалась бы от больших „резервов" камер и избавилась от почти бесцельной починки автокамер с помощью обыкновенного резинового клея.

В. Данилов



Водно-моторные гонки на Москве-реке 15 сентября 1929 г. Две лодки, показавшие максимальную скорость в 32,5 км. в час. Первая лодка „Динамо" (водитель т. Яковлев), вторая „Тайфун" (водитель Пугачев)

Фото А. Шайхета

ГОНКИ МОТО-ЛОДОК и ГЛИССЕРОВ

15 СЕНТЯБРЯ московский водно-моторный клуб Автодора и Центральный совет Осоавиахима организовали на Москве-реке испытания моторных лодок и глиссеров, привлекшие небывалое количество участников и зрителей.

Эти начинающие уже входить в традицию ежегодные испытания представляли в этом году особый интерес, вследствие участия в них глиссеров и скуттеров (маленьких скользящих лодок) с подвесными моторами большой мощности. Общее число участников достигло 37 судов.

Испытания происходили на дистанции длиной в 1 *км*.

Наибольший интерес привлекли заезды глиссеров, мощных моторных лодок и быстроходных подвесных моторов.

Из глиссеров наивысшую скорость показал глиссер Осоавиахима (60,9 *км* в час) с мотором „BMB" 185 л. с. под управлением т. Сазонова. Второй глиссер постройки коллектива Автодора при Вхутеине с мотором „Холл Скотт" в 125 л. с. с водителем т. Мещериным показал скорость 49,4 *км* в час.

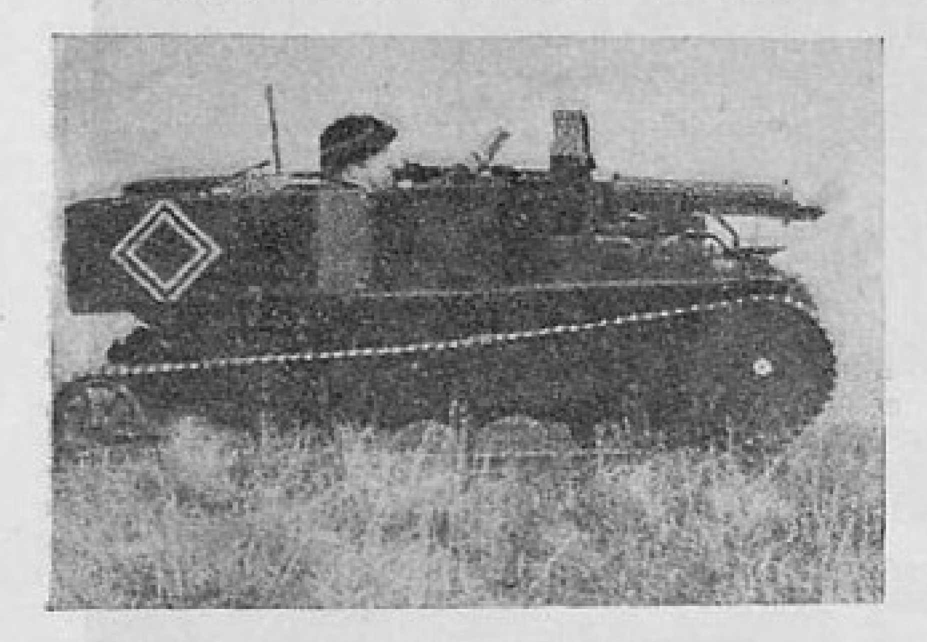
Две мощные лодки, шедшие в одном заезде, „Динамо" (водитель т. Яковлев) и „Тайфун" (водитель т. Пугачев), первый с мотором „Австро-Даймлер" в 100 л. с. и второй с мотором „Фиат" в 105 л. с. показали совершенно одинаковую скорость в 32,5 *км* в час, пройдя дистанцию в 221,8 сек.

Заезд лодок с мощными подвесными моторами привлек четырех участников. Наивысшую скорость показал т. Сорокин на самодельном фанерном корпусе с мотором „Джонсон" в 327 $см^3$ (27,6 *км* в час). Вторым был атташе Датской миссии Ланге, показавший на своей лодке с мотором „Эвинруд" в 486 $см^3$ скорость в 25,3 *км* в час. Затем Питро 24,2 *км* в час (мотор „Джонсон" 486 $см^3$) и Сиберг 15.33 *км* в час (мотор „Архимедес" 282 $см^3$). Небольшая скорость, показанная последним, объясняется мало удачным корпусом и невозможностью за недостатком времени подготовиться к испытаниям. Участие этих лодок было особенно показательным, так как до сих пор скорости, показываемые подвесными моторами за границей, принимались у нас с большим недоверием; успех же т. Сорокина, достигшего на специальном корпусе со сравнительно маленьким и к тому же изношенным мотором почти 28 *км* в час, блестяще подтвердил пригодность многооборотных подвесных моторов для достижения больших скоростей.

Испытания мото-лодок и глиссеров подчеркнули все возрастающий интерес к водно-моторному делу и спорту.

Ю. Емельянов

ОДНОМЕСТНЫЙ ТАНК



ОДНО из последних творений британской военной техники — одноместный танк, вооруженный пулеметом. Снимок сделан на грандиозных маневрах, в которых принимали участие морской и воздушный флоты и пехота Англии. Как известно, рабочее правительство устраивало эти маневры на Суссекском побережьи Англии для того, чтобы лишний раз заверить британского буржуа в своей преданности великобританскому милитаризму.

ПЕШЕХОДЫ РЕГУЛИРУЮТ УЛИЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ



В ЛОС-АНДЖЕЛОСЕ (Америка) на перекрестках шумных улиц установлены сигнальные столбы. Пешеходы, которым угрожает опасность от мчащихся автомобилей и автобусов, сами регулируют уличное движение. При нажиме кнопки на столбе вспыхивает красная лампа „стой", останавливающая движение до тех пор, пока пешеход не перейдет благополучно мостовую.

В это время другая лампа заливает ярким светом путь, лежащий перед ним.

АВТОМОБИЛЬ-ВЫСТАВКА



В ПРЕДЫДУЩИХ номерах нашего журнала мы познакомили читателей с некоторыми заграничными автомобилями, выполняющими самые разнообразные и порой оригинальные функции бытового, коммерческого и другого характера. Мы показали автомобиль-клуб, автокатафалк и др.

На снимке—автомобиль-выставка металлических товаров, которые он рекламирует, передвигаясь по улицам американского города. Агенты фирмы, сопровождающие автомобиль-выставку во всех ее поездках, дают об'яснения и каталоги продукции фирмы.



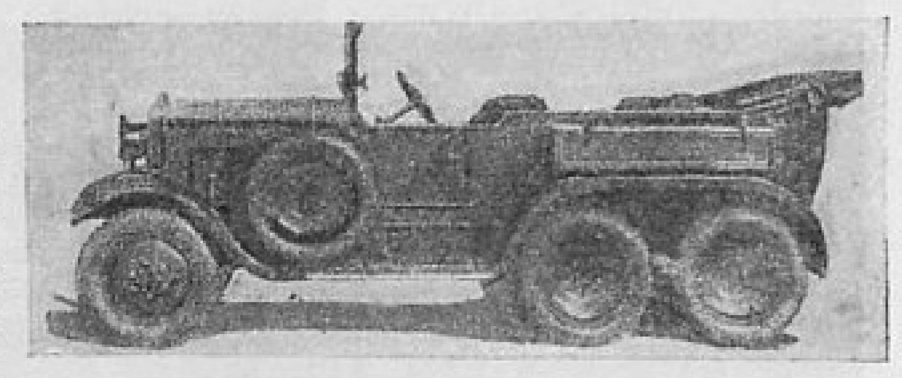
АВТОМОБИЛИСТЫ-РАЗВЕДЧИКИ

НА ПОСЛЕДНИХ больших кавалерийских маневрах в Англии впервые производились опыты с автомобилями особого гоночного типа, чтобы выяснить насколько они могут быть использованы для разведки, и в состоянии ли автомобилисты конкурировать с кавалеристами.

Опыты дали благоприятные результаты: автомобилисты всюду, где это нужно было, с успехом заменяли всадников.

На снимке — автомобильные и кавалерийские колонны на больших кавалерийских маневрах недавно проводившихся в Англии.

ЛЕГКОВОЙ ШЕСТИКОЛЕСНЫЙ АВТОМОБИЛЬ



Германский концерн „Селве" выпустил вслед за фирмой „Хорьх" усовершенствованный тип шестиколесного автомобиля, который предназначается для езды по плохим дорогам.

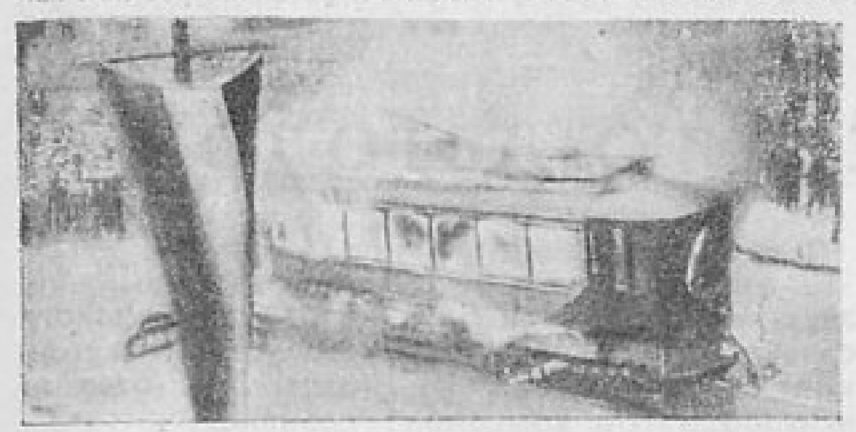
В этой новой машине все три оси являются ведущими. Рессоры сконструированы так, что каждая пара колес подвешена самостоятельно — это дает хороший эффект при езде по неровной местности. Тяговое усилие распределено таким образом, что каждая пара колес в отдельности может развить мощность, достаточную для преодоления сопротивления вязкой дороги.

Автомобиль снабжен шестицилиндровым мотором и весит около $2^1/_2$ *т*. Шасси обычного типа с двумя диференциалами. Мотор имеет 4 передние скорости. Позади коробки скоростей расположена вспомогательная коробка с двумя задними скоростями; здесь же помещается распределительный механизм для передачи движения мотора на передние и задние колеса.

Рулевое управление снабжено передачей Ворана, с успехом применяемой на многих берлинских автобусах. Передача эта служит для сообщения поворотных движений передней паре колес.

Машина рассчитана на предельную скорость в 69 *км* и по непроверенным сведениям может брать под'емы до 60°.

СМЕРТНЫЙ ПРИГОВОР... ТРАМВАЮ

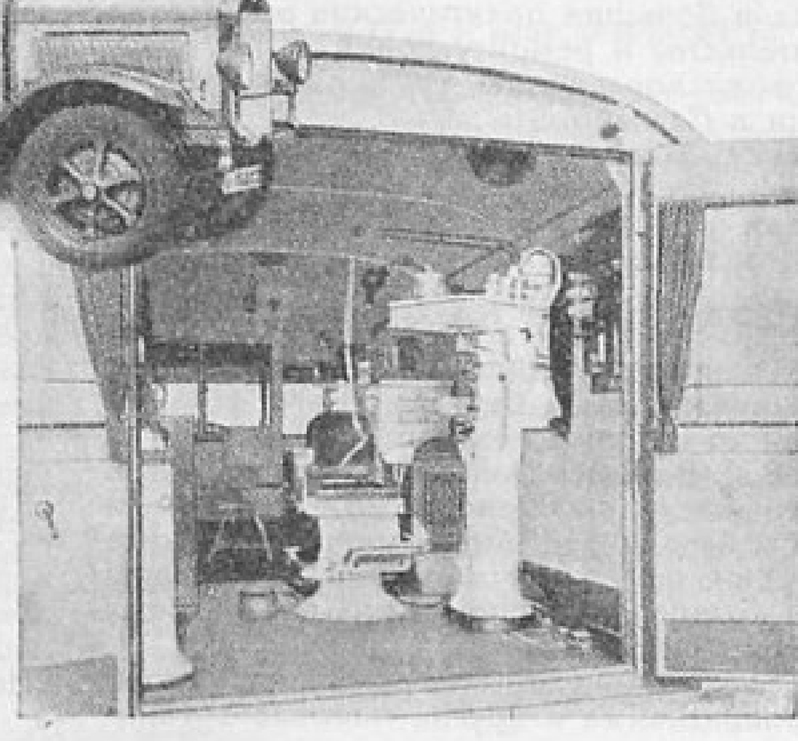


Трамвай отживает свой век. Его постепенно вытесняет на западе и в Америке более удобный и дешевый автобус.

В г. Берлингтоне городской совет постановил прекратить трамвайное сообщение, заменив его автобусным, и это историческое событие в жизни города было ознаменовано своеобразным праздником—торжественным публичным сожжением последнего трамвая-могикана.

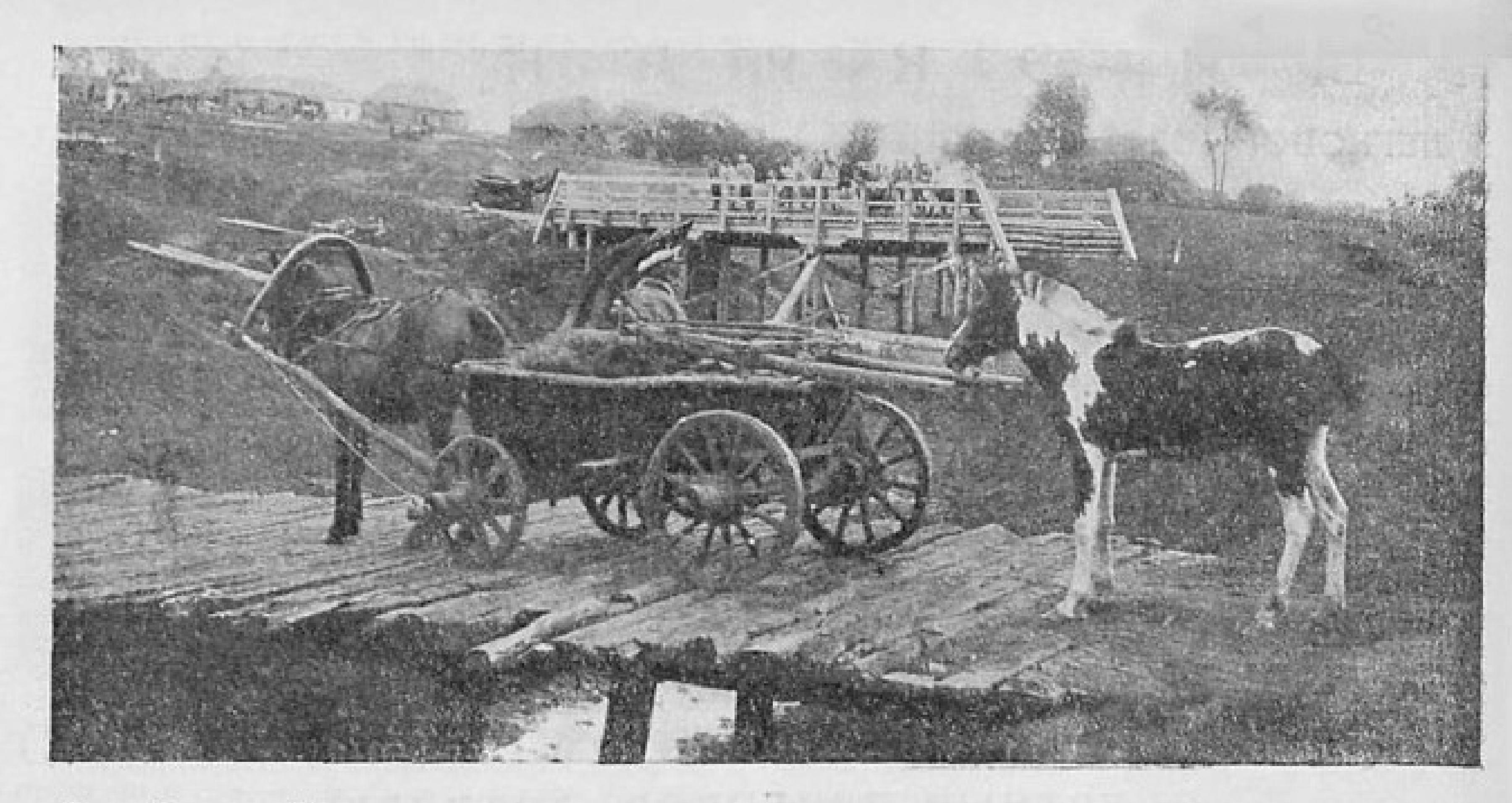
АВТОМОБИЛЬ—ЗУБНАЯ КЛИНИКА

Такие передвижные зубоврачебные клиники позволяют обслуживать сразу целый ряд школ, заменяя дорогостоящие стационарные зубные кабинеты, и получают в последнее время все более широкое распространение.



В Германии во многих городах для обслуживания школ появились зуболечебные клиники, помещающиеся на специальных автомобилях.

Клиника оборудована по последнему слову медицинской техники, со специальным освещением, отоплением, горячей и холодной водой. Она смонтирована на шасси „Мерседес-Бенц" с 50-сильным мотором и внутри отделана с должным комфортом.



„Старый и новый" Фото С. Громова (Скопин). Премир. на автод. фотоконкурсе по I кат.

А. ЗЛАТОВ

ЧТО СДЕЛАНО в „НЕДЕЛЮ АВТОДОРА"

Свет и тени

ТРУДНО еще подвести полные итоги работы по проведению кампании дорожного и мостового строительства и популяризации идей Автодора, проводившейся в разных местах Союза под разными названиями: „трудовые дни", „недели", „двухнедельники", „месячники" и пр.

Во многих городах кампания только заканчивается — подсчитываются результаты, в других местах еще только приступают к осуществлению этой кампании, в третьих — она еще впереди. Все же и по тем неполным данным, которые имеются в нашем распоряжении, можно уже констатировать, что „Неделя Автодора", помимо своего колоссального агитационного успеха, дала большие практические результаты по строительству и ремонту дорог и мостов и по массовому вовлечению трудящихся города и деревни в Автодор.

Поскольку нынешняя „неделя" была первой попыткой проведения такого рода кампании, мы считаем необходимым остановиться здесь на всех этапах ее организации.

„Содействие на бумаге"

Работа центральной комиссии проходила в условиях чрезвычайно безразличного отношения к ней со стороны хозяйственных и других организаций. Все центральные хозяйственные, кооперативные, профессиональные органы и наркоматы издали ряд циркуляров и директив о содействии, но на места они были посланы слишком поздно и многие из них до низовых организаций не дошли.

Несмотря на циркуляры сверху, хозяйственные, кооперативные и другие местные организации не оказывали Автодору почти никакого содействия. Московский губотдел транспортников узнал о „неделе" из... газет. Зав. отделом агитпропа ЦК комсомола сознался чистосердечно, что для „Недели Автодора" ничего не сделал. В некоторых местах уже при проведении „недели" были допущены перегибы. В Череповце к дорожной повинности (проведенной в „неделю") привлекались женщины, кормящие грудью.

В других городах бездействовали и сами автодоровцы. В Таганроге была намечена „неделя" на 20 июня, но председатель отделения тов. Паршин проспал этот срок вплоть до 10 июля. В Туле подготовительная работа началась еще в мае; 3 раза созывались заседания комиссий и все 3 раза никто из приглашенных представителей хозяйственных, партийных и профессиональных организаций не являлся.

Некоторые хозорганы выявили „особое" отношение к Автодору. В Пятигорском районе, на ст. Прохладная имеется Прохладненское с.-х. кредитное т-во, тут же коллектив Автодора. Когда т-во получило отношение райсовета с предложением вступить в юридические члены Автодора, председатель т-ва наложил резолюцию: „отправить обратно в Автодор без предварительной бумажки (?) как отношение, совершенно ненужное" (?!)

Замечателен циркуляр Калужского губпрофсовета о содействии. Этот циркуляр был разослан всем губотделам союзов и уездным уполномоченным. В нем говорилось об огромном значении „недели" и т. д. „Неделя" проводилась в Калуге с 9 по 16 июня, а „срочное" напоминание губпрофсовета о

содействии было послано... 26 июня, т.-е. спустя 10 дней по окончании „недели“.

В Сибири краткий план центрального совета о проведении „недели“ получен с большим опозданием. Кроме того, сибирская организация Автодора недоучла значения „недели“ в смысле полного охвата общественности края. В Сибири даже не было создано краевой комиссии по проведению „недели“.

Содействие на деле

На ряду с уже отмеченными недочетами и некоторыми явными извращениями смысла содействия, во многих других губерниях была оказана и настоящая поддержка в работе, особенно со стороны комсомола.

Тверской губком ВЛКСМ вынес специальное постановление об участии комсомола в „неделе“. В виду недостатка строительных материалов всем комсомольским организациям было предложено организовать сбор железа, болтов, костылей, рельсов и пр. материалов, необходимых для строительства мостов.

Калужский губком ВЛКСМ и губоно дали ряд указаний комсомольским организациям и органам просвещения о создании на местах ячеек Автодора, помощи в проведении дорожных работ и т. д.

В Смоленске, оргбюро ЦК ВЛКСМ дало наказ комсомольцам вести агитационную работу и раз'яснительную кампанию за вступление в Автодор, взяв на себя инициативу по починке дорог и мостов.

В Башкирии уже на предварительном заседании комиссии участвовали представители 26 организаций. 7 июля в Башкирии проведен массовый ремонт дорог и мостов коллективами Автодора совместно с другими организациями. Заработанные деньги переданы в специальный фонд постройки машинно-дорожного отряда. В Зарайске в проведении „недели“ принимали участие все красные директора местных заводов и предприятий. В ТатССР „неделя“ проводилась с 15 по 22 июня по всем кантонам республики. Некоторые коллективы Автодора, а вместе с ними и само население организовали между собой социалистическое соревнование. Станица Горячеводская (Сев.-Кав. края) приняла вызов станицы Зольской на соревнование по постройке шоссе Зольская — Пятигорск. Горячеводцы вывезли 14 тыс. $м^3$ гравия на участок дороги в 12 *км*.

Агитация и печать

Печать, правда, не центральная, а местная, уделяла достаточно внимания Автодору и в частности „неделе“. По ориентировочным подсчетам во всей провинциальной печати в течение 2-3 летних месяцев было посвящено „неделе“ свыше 700 статей и заметок. Это то, что относится к агитации печатным словом. Кроме печати большую агитационную работу в целом ряде городов провели организации Автодора в виде сотен докладов, показа кинокартин, гуляний, устройства карнавалов легковых и грузовых автомобилей, мотоциклов, велосипедов и мото-лодок. Такие карнавалы проведены в Одессе, Луганске, Киеве, в Москве и в ряде других городов.

Пробеги и агитвылазки

Не меньшую роль в проведении „недели“ сыграли организованные в большинстве городов Союза пробеги автомашин и автовылазки в деревни. Кроме агитационной работы участников пробегов, специалистами дорожниками давались рас'яснения о том, как строить дороги, мосты. Пробеги и агитвылазки всколыхнули крестьянское население, которое в некоторых районах впервые увидело автомобиль.

Сибавтодор провел в середине июня большой пробег на расстояние в 1500 *км*, в котором участвовало 2 легковых „Форда“, 1 грузовик „АМО“ и 1 автобус Маслянинского райотделения Автодора, приобретенного на средства самих крестьян. Участниками пробега организовано 34 коллектива и вовлечено в них 5 тыс. членов.

Уральский Автодор также провел большой пробег на расстояние в 1500 *км* на „Форде“, восстановленном силами Автодора. Московское отделение провело 3 агитпробега по уездам; ряд пробегов проведен некоторыми крупными коллективами Автодора — Госторгом, ячейкой железнодорожного полка и ОГПУ. Сталинградское отделение провело 18 августа пробег автомобилей и мотоциклов в составе 18 машин. Большой агитпробег проведен Ленинградским отделением. В пробеге участвовало 5 машин и 20 мотоциклов по маршруту Ленинград—Луга—Псков—Феофилова пустынь—Новгород — Чудово — Ленинград, общим протяжением в 1000 *км*. Днепропетровское отделение провело в средних числах июля 2 автопробега на расстояние 600 *км*. Участниками пробега охвачено 12 районов. 13 июля Новгородское отделение Автодора провело агитвылазки на 4 легковых машинах и 1 автобусе в Старую Руссу, Чудово, Крестцы и пр. Луганское отделение провело 30 июня пробный вело-пробег по маршруту Штеровка—Луганск с целью изучения состояния дороги. Татавтодором проведен один агитпробег в районе Бугульмы; в пробеге участвовали комсомольцы. Проведена также агитвылазка на 2 машинах в Лапшов, Чистополь, в Рыбную слободу, Мамадыш и др. Во всех этих местах созданы коллективы и ячейки Автодора, организованы показательные дорожные работы и пр. Автопробег проведен также Глуховским отделением и другими.

Дорожные работы

В Московской губернии проведены большие дорожные работы. По предварительным данным силами местного населения в Ленинском уезде выстроено 90 небольших деревянных мостов и починено около 150; проложен 21 *км* новых дорог и под'ездных путей и произведен ремонт на 100 участках дорог волостного значения. В Воскресенском уезде построено около 20 деревянных мостов, в Коломенском—19 и в Московском—3. Хуже „неделя“ прошла в Сергиевском и Серпуховском уездах, где строительные и ремонтные работы не были развернуты.

В районе Минска (Белоруссия) на участке Ермоловка — Боровляны члены Автодора ближайших деревень прокопали канавы на протяжении 250 *м*. В деревне Слобода, Логуйского района проведена планировка полотна дороги и приступлено к замощению всей деревни.

тмолевичская ячейка Автодора заготовила материал и замостила улицу.

В Калуге крестьяне деревень Бураково, Кислам, Приветок, Гороховье, Симшено и Могильное вступили в социалистическое соревнование на лучший ремонт дорог. Крестьяне деревни Бураково отремонтировали дорогу к деревне Кислам на 300 *м* и построили мост длиною 7 *м*. Кисламцы починили дорогу на 100 *м*, а крестьяне деревни Приветок починили дорогу на 75 *м* и отремонтировали 4 моста.

В Псковской губ. силами крестьян Новосельского района починено 5 мостов. Около села Михайловского отремонтировано 4 моста и 1 *км* дороги, в районе Боровичей — 7 *км* дороги.

В Вологде члены ячейки Автодора при фабрике „Сокол" выстроили бесплатно паром через реку Сухону. В Калуге крестьяне села Кольцова, Ферзиковской волости починили дорогу, бывшую до того непроезжей.

В Вятской губ. крестьяне деревни Кривосунской, узнав из газеты „Вятская деревня" о „неделе", своими силами построили новый мост на проселочной дороге Верхосунье-Рябиново.

В Коломенском уезде Московской губ. проведено 2 воскресника по рытью и доставке камня с реки Оки, в которых участвовало 800 человек.

В Дмитровском уезде крестьяне деревни Хлебниково построили 2 больших и 1 малый мост. Крестьяне Сухаревской трудовой волости добыли много песка и камня, провели 2 *км* нового шоссе между волостью и жел.-дор. станцией, а также шоссе на 3 *км* до деревни Горки.

В Стерлитамаке около полутора тысяч населения и 300 подвод участвовало в субботнике Автодора. Исправлены под'ездные пути к пристани, выкопаны канавы, выравнены и засыпаны гравием дороги. Производственные союзы поголовно приняли участие в субботнике. Отсутствовали комсомольцы, которые считали более целесообразным тренироваться в футболе.

В Смоленске в районе Касили широко взялись за ремонт дорог и постройку мостов местного значения. Исправлена дорога от села Касили до деревни Агапоново, здесь построен также 1 новый мост.

Крестьяне села Новоспасского в Сызранском уезде организовали воскресник и проложили шоссе от мельницы до станции Новоспасской на 1 *км*.

В городе Вытегра проведены дорожные работы от города до деревни Чекша. Профорганизации здесь в проведении „недели" не участвовали.

В Николаеве проведен воскресник с участием 1.000 красноармейцев и комполитсостава. На работах участвовало 2 трактора Терновской с.-х. коммуны.

* * *

Все приведенные выше факты далеко не исчерпывают колоссальной работы, проделанной Автодором, крестьянской и рабочей общественностью за „неделю". Если до „недели" Автодор был известен главным образом в городах, то сейчас о нем знают уже крестьяне самых глухих уголков Союза — От Белорусской деревни до далекого селения Тюменского округа и башкирских кантонов. Для них Автодор крепкая общественная организация, перед которой начинают уже отступать вековые рытвины и ухабы.

А. Златов

НИ ДОРОГ, НИ АВТОДОРА

Плохо с дорогами в дальневосточном крае. Отсутствие дорог ощущается особено сильно в районах, предназначенных для заселения. Первое с чем сталкивается прибывающий в край переселенец — это с невозможностью проехать к своему участку, доставить туда свои пожитки.

Несмотря на все это, в пятилетнем плане дорожному строительству отведено недостаточно места. На последнем краевом с'езде советов говорилось о том, что дорожное строительство в крае по своим наметкам не отвечает действительным потребностям и слишком отстает от других отраслей хозяйственного строительства, хотя развитие последних в значительной степени связано с развитием дорожной сети. Какую бы отрасль хозяйства вы не взяли, ее развитие обязательно упирается в бездорожье — и лесоэкспорт, и рисосеяние, и развитие сети совхозов, и... переселение.

Существуют закон и различные распоряжения по вопросу о привлечении населения к дорожной повинности, но у нас они остаются на бумаге. Работа над пробуждением инициативы широких масс в этом направлении не ведется.

Что делает Автодор и его ячейки? Может быть в двух-трех городах края есть кое-какое подобие автодоровской работы, но в целом Автодор совершенно непопулярная и мало известная организация, от которой веет казенщиной.

Попробуйте найти Автодор в Хабаровске — центре нашего края. Где он, что делает, кто в его рядах? Мы имеем основание утверждать что подавляющая масса населения города не имеет никакого представления об этой организации.

Во Владивостоке намечено создание сборочных автомобильных мастерских с пропускной способностью на 14 тыс. машин в год. Это количество автомобилей предназначается для Дальневосточного края.

Автомобили, безусловно, будут, но по каким дорогам они будут ездить, как автомобилисты обойдут наше ужасающее бездорожье? Не предназначаются же автомобили для прогулок по городским улицам.

Мы ставим вопрос о необходимости широкого дорожного строительства в Дальневосточном крае, о развитии и коренной перестройке общества Автодора, которое должно проникнуть во все поры общественности, стать организацией живой, энергичной и волнующей.

Хабаровск *С. Наумов*

ГЛАЗОМ РАБКОРА-АВТОДОРОВЦА

В МЕСТНЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ

Лучшие в округе. В гор. Малая Вишера, в апреле этого года организовалась небольшая инициативная группа, создавшая городской коллектив Автодора, который насчитывает в настоящее время 380 человек.

За прошедшее лето маловишерцы проделали большую работу. Связавшись с городским советом, они взяли на себя производство ремонта городских дорог. Горсовет, предполагал замостить шесть улиц протяжением в 2.300 *м*, но истратив средства ассигнованные на закупку материалов, замостил только 600 *м* и приостановил работу. В этот момент на помощь пришли автодоровцы. Они организовали несколько субботников с участием городского населения и в результате замостили 2.00 *м* и отремонтировали 4.000 *м* грунтовых дорог. Помимо этого, маловишерцы составили пятилетний план дорожного строительства, который включен уже в план горсовета. Ежегодно будет ремонтироваться по 10 *км*, при этом государство не истратит ни одной копейки. Деньги будут собраны с местных домовладельцев и путем добровольных отчислений. Всего рассчитывают собрать 36 тыс. руб.

В коллектив Автодора втянуты местные технические силы, что значительно облегчает выполнение намеченных задач.

Б. Крымский



Дорога около кредитного сел.-хоз. т-ва „Красный пахарь". Ст. Сходня под Москвой

Фото В. Раковского

Не мостовые, а сущая пытка. Тротуары и мостовые в Слуцке давно уже не знают ремонта. Проезд по этим мостовым—пытка. На окраинах города — непролазные болота. Дороги, связывающие Слуцк с близлежащими селами, в исключительно скверном состоянии—выбоины на каждом шагу. За деревней Ячево — канава. За счет средств от самообложения решили перекинуть через нее мост, но средств нехватило и мост остался недостроенным. Ездят через канаву с большим риском даже в сухую погоду. Что думает Слуцкий совет о дорожном строительстве? Не менее интересно знать, имеется ли в Слуцке Автодор и что он предполагает сделать в этой области.

Д. Я.

Новочеркассцы не выполняют обещаний. Окружная Новочеркасская ячейка Автодора существует уже два года, а работы никакой не ведет. Предполагали здесь организовать кружок по изучению автодела; для сбора средств устроили в зимнем театре платный вечер под лозунгом: „Каждый рабочий должен знать автомобильное дело!" Обещали сбор использовать на покупку автомобиля. Но... деньги были сданы на текущий счет в Госбанк и двери Автодора для тех, кто стремился научиться управлять автомобилем, закрылись.

За девять месяцев в коллективе не было ни одного общего собрания, а между тем, уже два раза переизбрано бюро. Ребята даже не знают, кто руководит Автодором.

Автолюбитель

Застрельщики автобусного движения. Вопрос об организации автобусного сообщения в Тюмени назрел давно, но осуществление его задерживалось из-за недостатка средств. На помощь пришли пожарные. В пожарном депо был почти негодный для работы грузовик, и они решили его собственными силами переделать под автобус.

Построили кузов, починили машину и в „Неделю Автодора" пустили ее в эксплоатацию. Интерес к автобусу превысил ожидания. Вместо предположенных 10 тыс. пассажиров, перевезли 20 тыс., выручая по 60 руб. в день. Износившийся грузовик был в состоянии проработать не больше двух недель, но цель была достигнута. Местные пожарные доказали, что автобусное движение в Тюмени необходимо и может быть бездефицитно.

Сейчас пожарные принялись за постройку нового 17-местного автобуса, который будет переделан из автомобиля, купленного в прошлом году. Плохо только, что энтуазисты пожарные не получают никакой поддержки со стороны местного горсовета.

Фадеев

„НЕДЕЛЯ АВТОДОРА" в РАЙОНАХ

В „неделю" завербовано 600 членов. За год существования гомельская организация Автодора выросла до 3 тыс. членов, об'единяемых 48 городскими и 22 деревенскими ячейками. Проведенная недавно „Неделя Автодора" показала, что гомельское отделение организационно окрепло и располагает достаточным активом.

Основной задачей „недели" было дорожное строительство. В 22 селениях округа, главным образом Тереховского и Уваровичеекого районов, проведены значительные работы по исправлению дорог, ремонту и постройке новых мостов. По неполным данным, общество за неделю увеличилось количественно на 600 членов, при чем вновь организовано 8 ячеек.

Я. Д.

Выстроили 47 мостов. В Нолинском округе Нижегородского края в „Неделю Автодора" были проведены большие работы по постройке и ремонту дорог и мостов. В течение недели выстроено 47 мостов и отремонтировано более 100 крупных участков дорог волостного значения. Население принимало участие не только в строительстве и ремонте, но и в подвозе к месту постройки камня, песка и других необходимых материалов.

В. Б.

Процент с зарплаты на дорожный отряд. Итоги проведения „недели" в Уфе заслуживают большого внимания. Для ознакомления населения с задачами „недели" Автодором было проведено до 60 докладов на местных заводах и в учреждениях. В некоторых местах рабочие и служащие единогласно вступали в Автодор и отчисляли по 1% от зарплаты на создание дорожного отряда. В Уфе имеется сейчас 40 ячеек, насчитывающих 3.500 членов. Организация выросла за это время на 50%.

Трудовые воскресники были организованы в трех местах. На тракте Уфа — Стерлитамак, в Старой Уфе и в „Затоне Октябрьской Революции". На всех работах участвовало до 6 тысяч человек.

М. Пономарев

НА УЧЕБЕ

Больше 1.000 шоферов и десятников. В 1929/30 г. по Башкирии будет организовано при коллективах 25 кружков по изучению автомобиля, 15 кружков по подготовке десятников и отдельно городские курсы шоферов. Больше тысячи человек получат знания по автодорожному делу без затраты государственных средств.

В августе этого года Автодором Башкирии организованы курсы трактористов для демобилизованных красноармейцев. По окончании курсов красноармейцы получат право управления трактором и будут активными работниками в колхозах и совхозах.

П. М.

Уральская область готовится к встрече машин. Уральская область должна будет по разверстке получить большое количество машин. В связи с этим на очереди вопрос о подготовке шоферов-водителей. По постановлению облисполкома решено организовать десятимесячные курсы в 4 округах, на что ассигновано 150 тыс. рублей. Такие курсы будут организованы в частности и у нас в Тюменском округе. Но учитывая срок получения машин, окротделение организует дополнительные 2-3—месячные курсы, содержание которых отнесено за счет организаций, получающих автомашины.

Фадеев

В КРАСНОЙ АРМИИ

Машина—лучший агитатор за Автодор. Еще до организации коллектива в Н-ском стрелковом полку был создан кружок по изучению автомобиля. Начинание это нашло живой отклик со стороны начсостава и красноармейцев. В кружок записалось около 40 человек. На первых порах трудностей было много. Не было ни литературы, ни моделей, ни определенного помещения для занятий. Но все-таки в течение трех месяцев занимались и не безуспешно. Вскоре из армии был получен полугрузовик „Уайт", требовавший капитального ремонта. К весне мы предполагаем отремонтировать его силами коллектива и начать практическое обучение езде. С приобретением машины организовали коллектив, который насчитывает уже около 100 членов. Работают два автокружка.

Я. Турукин

Повредили организационные недочеты. Необходимость создания ячейки Автодора при N военном складе местная партячейка учла своевременно. Коллектив был организован в марте этого года. В ячейку записалось около 50 человек. Горячо взялись за работу, но с первых же дней дали себя знать организационные недочеты.

Достали мы машину, разобрали ее, а администрация склада решила использовать некоторые части для нужд учреждения. Окружное бюро Автодора не уделяло достаточно внимания работе ячейки: руководителя, уехавшего в отпуск, не заменили, занятия проводились без системы. Срыв работы непростителен. Возможностей наладить работу ячейки у нас больше, чем где-либо. *С. Нагорный*

АВТОДОР на СЕЛЕ

Членские взносы с крестьян—натурой. Бахчисарайское районное отделение организовалось 15 января этого года. Город небольшой и поэтому Автодору пришлось перекинуть свою работу на село. За короткий период в 5 деревнях организованы ячейки, насчитывающие 538 членов. По инициативе Автодора организовано дорожное товарищество в количестве 1.400 чел. Силами членов Автодора приступлено к постройке новой шоссейной дороги областного значения Азиз-Балаклава. Между дорожным товариществом и Крымдортрансом заключен договор, по которому товарищество обязуется выполнить бесплатно все земляные работы, а дортранс дает технический персонал и катки.

Крестьяне целыми деревнями вступают в члены Автодора, но заявляют, что членские и вступительные взносы могут отработать на строительстве дорог. Крымский Автодор категорически возражает. А между тем крестьяне-батраки, зарабатывающие 8—10 руб. в месяц, двухрублевого взноса уплатить не могут. В результате организация ячеек на селе становится затруднительной. Необходимо разрешить вопрос об уплате крестьянами-батраками членского и вступительного взносов в Автодор натурой (рабсилой).

С. Пшеходский

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Москва

В будущем году таксомоторное хозяйство Москвы предполагается увеличить вдвое. В начале будущего года Москотранспорт получит из Америки до 200 „Фордов". Таксомоторный транспорт в Москве увеличится до 400 машин.

В будущем году предполагается заказать на ярославском автозаводе 150 новых автобусов. Количество автобусов по Москве будет доведено до 320.

В 1929/30 г. будут построены автомобильный парк на 200—250 машин и двухэтажный таксомоторный гараж на 350 машин. В этом году достраивается гараж на 120 машин и строится новый на 250 грузовых машин.

В Бауманском районе при 16-й школе открываются спецкурсы дорожного строительства. Курсы рассчитаны на три года; программа курсов соответствует трем курсам техникума.

Минск

В 1929/30 учебном году по БССР открывается ряд курсов.
С 1 октября в гор. Витебске, при политехникуме открываются 6-месячные курсы шоферов, рассчитанные на 100 чел. и на 2 выпуска

В Минске открываются 6-месячные курсы шоферов.

В Могилеве открываются курсы дорожных мастеров и десятников, сроком обучения в 3 года.

В Горках, Оршанского округа, при сельскохозяйственной академии, в Полоцком округе, при совхозе Вороничи и в Гомельском округе, при совхозе Марховичи открываются 6-месячные курсы трактористов.

Ульяновск

Автодор приступил к организации курсов трактористов для демобилизующихся красноармейцев. Курсы рассчитываются на 40 человек. Программа занятий на курсах будет пройдена в 1—$1\frac{1}{2}$ месяца.

ОРГАНИЗАЦИЯ ФОНДА ОБОРОНЫ им. АВТОДОРА

Всем областным, окружным, районным отделениям и коллективам Автодора

Циркулярно

ВОЕННАЯ опасность, особенно усилившаяся в связи с провокационными выступлениями китайской военщины на наших восточных границах, всколыхнула всю советскую общественность. Общество Автодор, об'единяющее трудящихся в борьбе за автомобилизацию Советского Союза и улучшение наших дорог, не может быть равнодушным к вопросам моторизации Красной армии.

Центральный орган автодоровского движения журнал „За Рулем" открыл сбор средств на постройку шестиколесных трехосных машин из фонда обороны имени Автодора. Производящиеся повсеместно отчисления трудящихся на постройку танков и броневых машин о-во Автодор решило дополнить постройкой вездеходных шестиколесных машин. В условиях современной техники шестиколесные машины приобретают особенно важное значение в местностях со скверными дорогами и особенно могут быть полезными для нашей Красной армии. Ряд заданий, которые в военной обстановке не могут выполнить ни танк, ни бронемашины, с успехом выполняют шестиколесные военные автомобили.

Центральный Совет общества рекомендует отделениям на местах поднять кампанию за сбор средств в фонд обороны Автодора на постройку шестиколесных машин. Кампанию необходимо повести широко и энергично во всех коллективах и ячейках, организовать соревнования и немедленно пересылать отчисления в адрес редакции „За Рулем", — Москва, Страстной бульвар, 11. Центральный Совет уверен, что его призыв будет подхвачен широкими массами автодоровцев и Красная армия получит через Автодор шестиколесные машины — последнее слово автотехники.

Центральный Совет Автодора

Поправка. В № 16 на стр. 11 в подписи к фотографии „Крупнейший зерносовхоз в Сибири" вместо „Одна из колонн тракторов „Клетрак" следует читать: „тракторов „Интернационал".

Отв. редактор *Н. ОСИНСКИЙ* Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель: **Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК"**

Главлит № А—47.953. Стат.-форм. Б—5 176 × 250 мм. Отп. в 7 тип. „Мосполиграфа". Филип., 13. З. Т. 1833. Тираж 37.000.

ВСЕСОЮЗНЫЙ СМОТР ИЗОБРЕТАТЕЛЬСТВА
НЕЛЬЗЯ ПРОВОДИТЬ,
НЕ ИМЕЯ НА РУКАХ

„ИЗОБРЕТАТЕЛЬ“

ПРИЛОЖЕНИЯ:
„БИБЛИОТЕКА ИЗОБРЕТАТЕЛЯ“
ОФИЦИАЛЬНЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА:
12 мес.—3 руб. 50 коп., 6 мес.—1 руб. 80 коп., 3 мес.—1 руб., 1 мес.—35 коп. Журнал с приложением „Библиотеки Изобретателя“: 12 мес.—6 р., 6 мес.—3 руб. 25 коп., 3 мес.—1 руб. 75 коп. 1 мес.—65 коп.

ПЕРЕВОДЫ АДРЕСОВАТЬ: МОСКВА 6, СТРАСТНОЙ БУЛЬВАР, 11. АКЦ. ИЗДАТ. ОБЩЕСТВУ „ОГОНЕК“

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ ТАКЖЕ ВСЮДУ НА ПОЧТЕ

ОТКРЫТ ПРИЕМ ПОДПИСКИ
на последний квартал 1929 г. (октябрь—декабрь)

НА МАССОВЫЙ ОРГАН СОВЕТСКОГО ФОТОДВИЖЕНИЯ

СОВЕТСКОЕ ФОТО

ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ФОТО-ЛЮБИТЕЛЬСТВА и ФОТО-РЕПОРТАЖА

Журнал богато иллюстрируется по способу художественной печати (меццо-тинто).

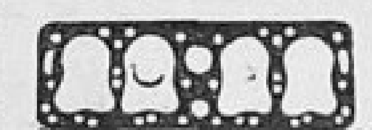
ПРИЛОЖЕНИЕ: „Фотографическая Библиотечка“

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ:
Журнал без приложений: 3 мес.—1 р. 50 к., 1 месяц—60 к.
Журнал с прилож. „ФОТОГРАФИЧЕСКОЙ БИБЛИОТЕЧКИ“: 3 мес.—2 руб. 50 коп., 1 мес.—1 р.



ПЕРЕВОДЫ НАПРАВЛЯТЬ:
Москва 6, Страстной бульвар, 11,
Акционер. Издат. О-ву „ОГОНЕК“

Подписка принимается также на почте



ПРОКЛАДКИ

МЕДНО-АСБЕСТОВЫЕ
всех форм и видов для автомоб., авиац., тракт. инр. моторов
И. А. ЛЕВИН, Москва 6, Каретный ряд, 11. Тел. 1-94-40.

МОСКОВСКОЕ
Пром.-Кооп. Об'единение
„АВТОМПРОМТРАНС“
Садово-Каретная, 6.

Ремонт и восстановление авто-мото-транспорта, авто-части и принадлежности, дисковые колеса, изготовление и переделка колес к балонным шинам, автогенная сварка, вулканизация покрышек и камер.

ХУДОЖЕСТВЕННО-УВЕЛИЧЕННЫЙ ПОРТРЕТ
МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КАЖДЫЙ, ПРИСЛАВ ЛЮБУЮ ФОТОГРАФИЧЕСКУЮ КАРТОЧКУ.
ЦЕНЫ: 18×24 см—5 р. 50 к., 24×30—7 р., 30×40—10 р., 40×50—16 р. 50×60—20 р.
ТОН СЕПИИ (коричн.) на 25% дороже, в красках на 50% дороже. Заказы выполняются быстро и аккуратно. Высылаются наложенным платежом без задатка. Оригиналы возвращаются.
Худож. Ателье „ФОТО-АРС“—Москва, проезд Худож. театра, д. 1. п. 15. **Заказы направлять:** Москва 9, почт. ящик № 346. **А. М. Рубинштейн.**



ЗА РУЛЁМ
КАЖДЫЙ АВТОДОРОВЕЦ
ДОЛЖЕН ЧИТАТЬ
И ВЫПИСЫВАТЬ
СВОЙ ЖУРНАЛ
3302
ПОДПИСНАЯ ПЛАТА:
6 мес.—2 р. 50 к., 3 мес.—
1 р. 30 к., 1 мес.— 50 к.
Со „Справочной кни-
гой автодоровца"—
на 2 р. дороже.
Подписку адресовать:
Москва, Страстной б., 11,
Акц. Изд. О-ву „ОГОНЕК"